

31 DÉCEMBRE 2017

# RAPPORT FINANCIER SNCF MOBILITÉS

# GROUPE SNCF MOBILITÉS

O1 — RAPPPORT ANNUEL DE GESTION  
PAGE 04

O2 — RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE  
PAGE 41

O3 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS  
DU GROUPE SNCF MOBILITÉS  
PAGE 50

O4 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS  
PAGE 132

EPIC SNCF MOBILITÉS  
PAGE 144

# ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 23 FÉVRIER 2018,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes au 31 décembre 2017 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés.

**GUILLAUME PEPY**  
LE PRÉSIDENT

**MATHIAS EMMERICH**  
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ  
PERFORMANCE

# 01 — RAPPORT ANNUEL DE GESTION

<b>LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2017</b>	<b>6</b>
1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE 2017	6
2. CHIFFRES CLÉS	7
3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	7
<b>RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE</b>	<b>9</b>
1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	9
2. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS	13
3. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET	20
4. ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS	21
5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	22
6. VOLET SOCIAL	23
<b>PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES</b>	<b>24</b>
1. LE CONTRÔLE INTERNE ET LA GESTION DES RISQUES	24
2. LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	37
<b>ENJEUX ET PERSPECTIVES</b>	<b>39</b>

# LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2017

Le groupe SNCF Mobilités est constitué de l'EPIC SNCF Mobilités et de ses filiales. L'EPIC est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite « Loi LOTI »), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La Loi portant réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

— SNCF Réseau : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

— SNCF Mobilités (anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français ») : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares.

— SNCF (la maison-mère) : créé le 1<sup>er</sup> décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

## 1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE 2017

### 1.1 NOUVELLE DÉFINITION DE LA MARGE OPERATIONNELLE (MOP)

Le groupe SNCF Mobilités a décidé de modifier la détermination de la marge opérationnelle à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Dorénavant les reprises de provisions utilisées, initialement classées au sein de la marge opérationnelle, sont comprises dans le poste « Variation nette des provisions » du compte de résultat. Ce changement de présentation entraîne une baisse de 161 M€ de la MOP au 31 décembre 2017 (125 M€ au 31 décembre 2016) compensée par une hausse du poste « Variation nette des provisions » pour le même montant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

### 1.2 CESSION DE STVA

Le groupe SNCF Mobilités a procédé à la cession de STVA sur le deuxième semestre 2017.

Au 30 juin 2017, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette filiale ont été reclassés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. Ils sont sortis du bilan depuis. La cession a entraîné une plus-value de 63 M€ comptabilisée sur la ligne « Résultat de cession d'actifs » du compte de résultat consolidé. Les informations détaillées sont données en note 4.1.5 des comptes consolidés annuels.

### 1.3 NOUVEAU DÉCOUPAGE SECTORIEL

La publication du décret 2016-1468 du 28 octobre 2016 a pour conséquence, à compter du 1<sup>er</sup> Janvier 2017, d'ajuster le positionnement de SNCF Gares & Connexions au sein de SNCF Mobilités en créant un métier de plein exercice. Il en résulte une modification de l'information sectorielle pour présenter ce métier à part. Par ailleurs, le regroupement SNCF Voyageurs n'existant plus, les secteurs qui le composaient sont également présentés séparément (voir note 3 des comptes consolidés annuels).

### 1.4 ÉMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE

SNCF Mobilités a émis en date du 2 février 2017 un emprunt obligataire pour un montant de 1 milliard d'euros sur douze ans à taux fixe swappé à taux variable pour la moitié du montant. Cet emprunt et le swap échoient le 2 février 2029. Par ailleurs, SNCF Mobilités a vendu une swaption pour revenir à taux fixe à hauteur de 250 M€ échéance 26 février 2018. Une seconde tranche de 300 M€ adossée à un swap à taux variable a été émise le 31 mai 2017.

### 1.5 DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ TERRITORIALE (CST)

Par courrier adressé au Président de SNCF Mobilités, en date du 13 février 2017, le Premier Ministre a décidé de baisser, dès 2017 et jusqu'à 2022, la CST payée par SNCF Mobilités.

La baisse cumulée s'élève à 420 M€ et impacte la marge opérationnelle au compte de résultat.

Cette décision est prise dans le contexte d'une réorganisation des trains d'équilibre du territoire (TET) dans la continuité de la feuille de route présentée par le Gouvernement le 7 juillet 2015 et ponctuée par une nouvelle convention 2016-2020 équilibrée sur la période. Elle est cohérente avec les recommandations de la Cour des comptes du 13 février 2015 pour une diminution du poids de la contribution de SNCF Mobilités au financement des TET.

Elle n'est compensée ni par une augmentation de charges pour SNCF Mobilités ni par une diminution de compensations financières à recevoir de l'État au titre des TET, la trajectoire financière de la convention signée avec Intercités n'étant pas remise en cause.

Au 31 décembre 2017, la Loi de Finances pour 2017 étant modifiée compte tenu du courrier du Premier Ministre, la charge de CST est de 40 M€, entraînant une amélioration de la marge opérationnelle de 50 M€ par rapport au 31 décembre 2016 où le montant de CST comptabilisé était de 90 M€.

## 2. CHIFFRES CLÉS

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016*
Chiffre d'affaires	31 831	30 517
Marge opérationnelle	2 759	2 158
Résultat opérationnel courant	1 369	878
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 705	1 238
Résultat financier	-290	-301
Résultat net - part du groupe	1 136	511
Résultat net Récurrent - Part du groupe	895	387
Capacité d'autofinancement	2 054	1 475
Investissements nets <sup>1</sup>	-2 244	-1 961
Investissements tous financements <sup>2</sup>	-3 590	-3 392
Cash Flow Libre <sup>3</sup>	184	-462
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 408	925
ROCE <sup>4</sup>	7,9%	5,2%
Effectifs	201 816	201 553

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels). Par ailleurs l'effectif 2016 a été retraité de la nouvelle méthode de calcul de l'effectif payé appliquée en 2017.

### 1- Les Investissements nets sont obtenus par la somme (en millions d'euros):

	31/12/2017	31/12/2016
des lignes de l'état des flux de trésorerie:		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 482	-2 585
- Subventions d'investissement reçues	315	617
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 047	-769
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 031	814
des investissements en location financement détaillés en note 4.1.3 des comptes consolidés annuels	-61	-38
Total investissements nets	-2 244	-1 961

### 2- Les Investissements tous financements sont obtenus par la somme (en millions d'euros):

	31/12/2017	31/12/2016
des lignes de l'état des flux de trésorerie:		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 482	-2 585
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 047	-769
des investissements en location financement détaillés en note 4.1.3 des comptes consolidés annuels	-61	-38
Total investissements tous financements	-3 590	-3 392

### 3- Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros):

	31/12/2017	31/12/2016
des lignes de l'état des flux de trésorerie:		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 054	1 475
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 482	-2 585
- Subventions d'investissement reçues	315	617
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	336	427
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 047	-769
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 031	814
- Incidence de la variation du BFR	23	-697
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	-17	262
des dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie	31	31
des investissements en location financement détaillés en note 4.1.3 des comptes consolidés annuels	-61	-38
Total Cash Flow Libre	184	-462

### 4- ROCE ou return on capital employed = résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence sur capitaux employés moyens.

Les capitaux entrant dans ce calcul sont la somme algébrique des capitaux propres (y compris les participations ne donnant pas le contrôle - intérêts minoritaires) et de l'endettement net. Ils sont retraités des dépréciations d'actifs. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Endettement net	7 914	7 974

## 3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants:

### 3.1 DÉCISION DE LA COUR D'APPEL DE PARIS

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe prend acte de la décision et étudie la possibilité d'un éventuel pourvoi en cassation.

Le Groupe ayant tiré les conséquences dans ses comptes de la condamnation prononcée par le Conseil de Prud'hommes de Paris le 21 septembre 2015, les impacts de l'arrêt sont non significatifs sur la provision au 31 décembre 2017 (voir note 4.5.2).

### 3.2 NOUVEAU DECOUPAGE SECTORIEL

Une nouvelle organisation en 6 métiers a été mise en place. Le découpage sectoriel qui en résulte est effectif à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 avec les modifications suivantes :

— La création d'un métier « Mobilités quotidiennes » réparti en trois secteurs Transilien, TER, et Keolis. Transilien et TER étaient précédemment regroupés avec Intercités dans le métier SNCF Transilien, TER, Intercités. Keolis était présenté comme un métier et un secteur à part.

— La création d'un métier « Longue distance OUI SNCF » dans lequel figurent, d'une part, l'ancien métier « Voyages SNCF » et, d'autre part, Intercités précédemment inclus dans le métier SNCF Transilien, TER, Intercités.

### 3.3 RAPPORT DE MONSIEUR SPINETTA SUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Monsieur Spinetta a remis le jeudi 15 février 2018 le rapport commandé par le Premier ministre mi-octobre 2017 sur l'avenir du transport ferroviaire. Jean-Cyril Spinetta a conduit ces trois derniers mois une vaste mission de concertation visant, comme l'indiquait sa lettre de mission, à fournir au

gouvernement les éléments en vue de la préparation d'une « stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant ».

Comme l'a expliqué la ministre des Transports, Élisabeth Borne, ce rapport constitue « l'une des briques » de la loi d'orientation des mobilités qu'elle présentera en Conseil des ministres au printemps. Le gouvernement initie, dès les prochains jours qui suivent la remise du rapport, une « première phase de concertation » avec les organisations syndicales, la direction de SNCF, les Régions et les usagers.

Les dispositions législatives qui seront in fine retenues pourront avoir des conséquences sur les états financiers du Groupe.

### 3.4 AVIS DE L'ARAFER N° 2018-004 DU 22 JANVIER 2018

Le 22 janvier 2018, l'ARAFER a adopté un avis portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018. L'avis émis est favorable et sans conséquence sur les états financiers du Groupe.



# RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

## 1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016*	Variation	
			2017 (en M€)	vs 2016 (en%)
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>31 831</b>	<b>30 517</b>	<b>1 314</b>	<b>4,3%</b>
Péages	-4 431	-4 248	-183	4,3%
Achats et charges externes hors péages	-12 890	-12 504	-386	3,1%
Impôts et taxes	-966	-1 042	76	-7,3%
Charges de personnel	-11 206	-10 944	-262	2,4%
Autres produits et charges	421	379	42	11,2%
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>2 759</b>	<b>2 158</b>	<b>601</b>	<b>27,9%</b>
Dotations aux amortissements	-1 422	-1 442	20	-1,4%
Variation nette des provisions	32	162	-129	-80,1%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>1 369</b>	<b>878</b>	<b>491</b>	<b>55,9%</b>
Résultat de cession d'actifs	302	138	165	119,4%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	31	26	5	18,3%
Pertes de valeur	-36	149	-186	-124,4%
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>1 666</b>	<b>1 191</b>	<b>475</b>	<b>39,9%</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	39	47	-8	-17,0%
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>1 705</b>	<b>1 238</b>	<b>467</b>	<b>37,7%</b>
Coût financier net des avantages du personnel	-18	-21	3	-16,3%
Coût de l'endettement financier net et autres	-272	-279	7	-2,6%
<b>Résultat financier</b>	<b>-290</b>	<b>-301</b>	<b>11</b>	<b>-3,6%</b>
<b>Résultat avant impôt</b>	<b>1 415</b>	<b>937</b>	<b>478</b>	<b>51,0%</b>
Impôt sur les résultats	-245	-443	198	-44,7%
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>	<b>1 170</b>	<b>494</b>	<b>676</b>	<b>136,9%</b>
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-	n/a
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>1 170</b>	<b>494</b>	<b>676</b>	<b>136,9%</b>
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	<b>1 136</b>	<b>511</b>	<b>625</b>	<b>122,2%</b>
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	33	-18	51	-289,8%
<b>Résultat net récurrent - Part du groupe<sup>1</sup></b>	<b>895</b>	<b>387</b>	<b>508</b>	<b>131,1%</b>
Marge opérationnelle/chiffre d'affaires	8,7%	7,1%		
Résultat opérationnel courant/chiffre d'affaires	4,3%	2,9%		
ROCE (voir définition donnée dans les chiffres clés)	7,9%	5,2%		

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

**1- Le groupe communique, en interne et en externe, sur un résultat net récurrent part du groupe déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :**

- des pertes de valeur ;
- des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;
- de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;
- de la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres », lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue ;
- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

En millions d'euros	Notes* 31/12/2017 31/12/2016	
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	<b>1 136</b>	<b>511</b>
Pertes de valeurs	4.3	36
		-149
Inclus dans la ligne « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue »		-26
Inclus dans la ligne « Résultat de cession actifs »	4.1.5	-120
		-68
Inclus dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence »		-4
Inclus dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres » (variations de juste valeur)	6.1	
		-8
Inclus dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres » (opérations particulières sur instruments financiers)		132
Inclus dans la ligne « Impôts sur les résultats »	7	-158
		-8
Inclus dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) »		-8
<b>Résultat net Récurrent - Part du groupe</b>	<b>895</b>	<b>387</b>

\* les renvois aux notes se rapportent aux comptes consolidés annuels

## 1.1 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2017 avec ceux de 2016 est affectée par les variations suivantes :

Effets sur l'évolution  
du chiffre d'affaires

En millions d'euros

SNCF Transilien, TER et Intercités		
	<b>Variations de périmètre 2017</b>	
	Acquisition SNCF Combustible - effet indirect	-5
<b>Voyages SNCF</b>		
	<b>Variations de périmètre 2017</b>	
	Prise de contrôle RE4A	10
	Acquisition LOCO2	0
	Acquisition SNCF Combustible - effet indirect	0
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-42</b>
<b>SNCF Logistics</b>		
<b>Geodis</b>	<b>Variations de périmètre 2016<sup>1</sup></b>	
<b>TFMM</b>	Perte de contrôle Akiem (Ermewa)	-21
<b>Ermewa</b>	Prise de contrôle Thalès Geodis Freight Logistics (Geodis)	13
<b>STVA</b>		
<b>&amp; Autres</b>		
	<b>Variations de périmètre 2017</b>	
	Cession Itnovem (TFMM)	-6
	Acquisition Ateliers de Provence et Garages du Sud-Est (Ermewa)	2
	Cession STVA	-51
	Cession Compagnie des Conteneurs Réservoirs (Ermewa)	-3
	Acquisition SNCF Combustible - effet indirect	-2
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-66</b>
<b>Keolis</b>		
	<b>Variation de périmètre 2016<sup>1</sup></b>	
	Acquisition Le Cab	5
	Acquisition Cars Gembloutois	1
	<b>Variations de périmètre 2017</b>	
	Acquisition Compagnie des Autobus Liégeois	4
	Acquisition L2O	2
	Acquisition Les Kangourous/Les Coccinelles	4
	Acquisition Alfa Park	1
	Acquisition Parkeren Roselare	0
	Acquisition Keolis Santé	34
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-25</b>
<b>Corporate</b>		
	<b>Variation de périmètre 2016<sup>1</sup></b>	
	Perte de contrôle Akiem - effet indirect	9
	<b>Variation de périmètre 2017</b>	
	Acquisition SNCF Combustible	5
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>0</b>
<b>Total des effets périmètre et change</b>		<b>-131</b>

1- Opérations réalisées en 2016 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2016/2017.

## 1.2 RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2017

### 1.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Mobilités s'élève à 31 831 M€ à fin décembre 2017, soit une augmentation de 1 314 M€ (+4,3%) par rapport à 2016 qui s'explique par :

- un effet périmètre pour 3 M€ (voir 1.1);
- un effet change pour -134 M€ (voir 1.1);

— une variation organique pour le groupe de +1 445 M€ (+4,7%); celle des secteurs est la suivante :

SNCF Transilien, TER et Intercités	<b>+200 M€</b>	<b>+2,5%</b>
Voyages SNCF	<b>+589 M€</b>	<b>+8,6%</b>
SNCF Gares & Connexions	<b>+49 M€</b>	<b>+11,1%</b>
SNCF Logistics	<b>+312 M€</b>	<b>+3,1%</b>
Keolis	<b>+293 M€</b>	<b>+5,9%</b>

### 1.2.2 Marge opérationnelle

À 2 759 M€ en 2017, la marge opérationnelle s'améliore de 601 M€, soit de 27,9%. Le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 7,1% à 8,7% entre 2016 et 2017.

La perte de marge opérationnelle consécutive aux mouvements sociaux du premier semestre 2016 a été estimée à 131 M€.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016*	Variation 2017 vs 2016		Variation 2017 vs 2016 à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	31 831	30 517	1 314	4,3%	1 445	4,7%
Charges de personnel	-11 206	-10 944	-262	2,4%	-291	2,7%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-11 465	-11 135	-330	3,0%	-363	3,3%
Péages	-4 431	-4 248	-183	4,3%	-214	5,0%
Energie de traction et carburant	-1 003	-990	-14	1,4%	-23	2,4%
Impôts et taxes	-966	-1 042	76	-7,3%	75	-7,2%
Marge opérationnelle (MOP)	2 759	2 158	601	27,9%	627	29,1%
Taux MOP/CA	8,7%	7,1%				

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

NB : les analyses concernant la marge opérationnelle portent sur des variations à périmètre et change constants.

La hausse **des péages** de 214 M€ (+5,0%) est essentiellement liée aux mises en service des nouvelles lignes à grande vitesse Est-européenne phase 2 (juillet 2016), Sud-Europe-Atlantique et Bretagne – Pays de la Loire (juillet 2017).

La baisse des **impôts et taxes** de 75 M€ (-7,2%) est liée pour 50 M€ à la baisse de Contribution de Solidarité Territoriale (CST) dont le montant passe de 90 M€ en 2016 à 40 M€ en 2017 (voir point 1.5 des événements majeurs de l'exercice 2017).

### 1.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 1 369 M€, en hausse de 491 M€ par rapport à 2016.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 2,9% en 2016 à 4,3% en 2017.

La progression de la marge opérationnelle (+601 M€) est notamment atténuée par la variation nette des provisions : reprise nette de 32 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 162 M€ en 2016.

Les dotations aux amortissements de l'exercice 2017 auraient été plus élevées de 408 M€ si aucune perte de valeur n'avait été constatée (430 M€ en 2016).

### 1.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en hausse de 475 M€ et s'établit à 1 666 M€.

Le **résultat de cession d'actifs** 2017 se compose essentiellement de cessions immobilières. Il a également été affecté à hauteur de 63 M€ par le résultat généré par l'opération de périmètre STVA (voir point 1.2 des événements majeurs de l'exercice).

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** est affecté en 2017 par la prise de contrôle de la société RE4A antérieurement mise en équivalence. En 2016 ce poste était principalement affecté par la perte de contrôle dans Akiem.

En 2016 le poste **pertes de valeur** se composait essentiellement d'une reprise de dépréciation de 273 M€ de l'unité génératrice de trésorerie Gares & Connexions et de la dépréciation des actifs Intercités pour -84 M€.

### 1.2.5 Résultat financier

Le résultat financier 2017 ne présente pas d'évolution significative par rapport au résultat financier de l'exercice précédent.

### 1.2.6 Impôt sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats diminue de 198 M€ entre 2016 et 2017. Le montant de la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) s'établit à 226 M€ contre 252 M€ en 2016 (la charge comptabilisée en 2016 incluait un rattrapage de TREF de 26 M€ au titre du résultat 2015). L'exercice 2017 a par ailleurs été affecté par :

- une variation positive de 299 M€ de l'impôt différé sur l'EPIC SNCF Mobilités (voir note 7 des comptes consolidés annuels) ;
- une hausse de 55 M€ de la charge d'impôt différé d'Eurostar ;
- une charge d'impôt différé de -14 M€ en lien avec les changements de taux instaurés par la réforme fiscale aux États-Unis faisant passer le taux de 40% à 26%.

### 1.2.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 1 136 M€, contre un gain de 511 M€ en 2016, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 33 M€.

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence) progresse de 5,2% à 7,9%.

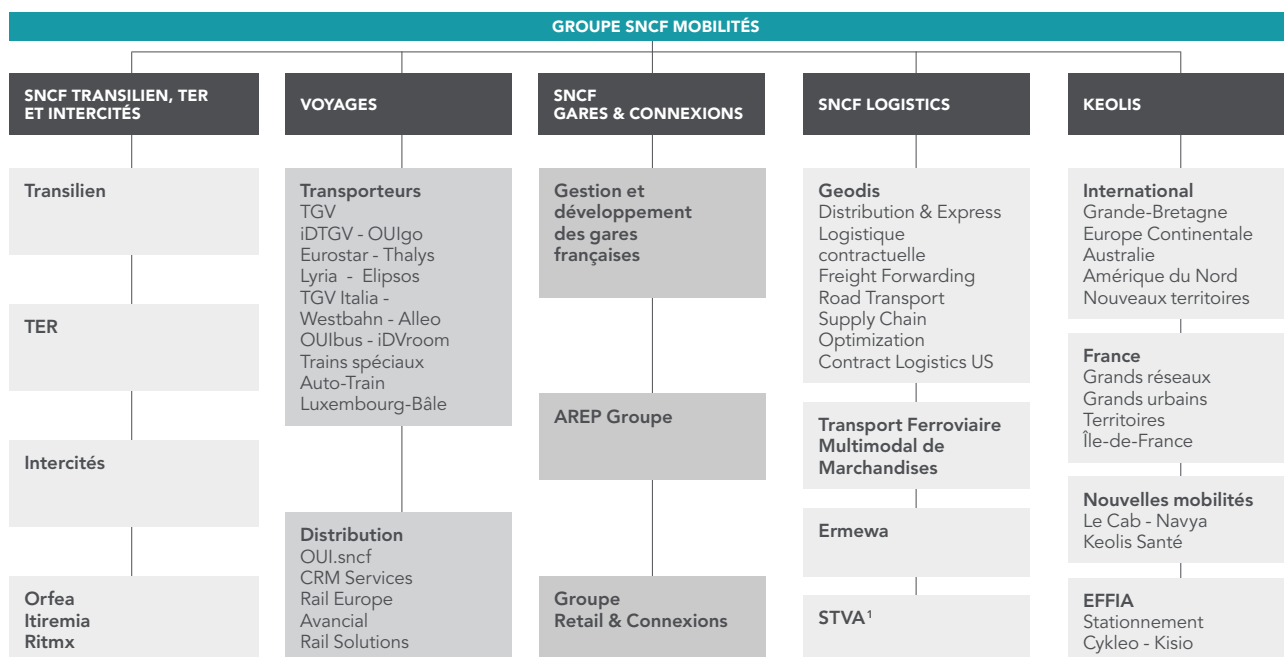
## 2. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS

L'activité du groupe SNCF Mobilités est organisée autour de cinq métiers appuyés par des fonctions support: Voyages SNCF; SNCF Transilien, TER et Intercités; SNCF Gares & Connexions; SNCF Logistics; Keolis. Au sein de ces métiers, l'activité du groupe SNCF Mobilités est structurée en huit secteurs.

— Voyages SNCF, SNCF Transilien, TER et Intercités et SNCF Gares & Connexions constituent chacun un secteur;

— SNCF Logistics est découpé en quatre secteurs: Geodis, Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises (TFMM), Ermewa et STVA.

— Keolis forme à lui seul un secteur.



Seules les principales filiales sont présentées dans cet organigramme ainsi que dans les organigrammes figurant plus loin.  
1 – Filiale cédée au deuxième semestre 2017.

Les contributions au chiffre d'affaires, à la marge opérationnelle, au résultat opérationnel courant, au résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence et aux investissements nets des composantes du groupe s'établissent comme suit (les données financières par secteur figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif groupe):

En millions d'euros	SNCF Transilien, TER et Intercités	Voyages SNCF	SNCF Gares & Connexions	SNCF Logistics	Keolis	Corporate	SNCF Mobilités
Chiffre d'affaires externe	8 071	7 373	493	10 218	5 295	380	31 831
Marge opérationnelle	496	1 178	220	407	305	152	2 759
Résultat opérationnel courant	255	837	114	179	57	-72	1 369
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	255	839	114	187	82	-69	1 408
Investissements nets	-368	-798	-209	-417	-272	-180	-2 244

Sauf indication contraire, les analyses des résultats par secteur sont présentées non retraitées des effets périmètre et change.

La direction de SNCF Mobilités suit le chiffre d'affaires externe réalisé par chaque secteur (contributif groupe) et non le chiffre d'affaires réalisé aux bornes de chaque secteur. De ce fait, le chiffre d'affaires présenté dans les analyses par secteur est un chiffre d'affaires externe.

## SNCF TRANSILIEU, TER ET INTERCITÉS

SNCF TRANSILIEU, TER ET INTERCITÉS	
EPIC	FILIALES
Transilien	Orfea
TER	Itiremia
Intercités	Ritmx

En revanche l'indicateur présenté par secteur MOP/CA est calculé sur la base d'un chiffre d'affaires aux bornes de chaque secteur, car il n'est pas pertinent sur la base d'un chiffre d'affaires en contributif.

Le chiffre d'affaires aux bornes est la somme des chiffres d'affaires internes et externes présentés en note 3.1 des comptes consolidés annuels.

SNCF Transilien, TER et Intercités propose des services de transport de proximité, liaisons moyenne distance (Intercités) et services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que des services associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx) et à l'hébergement des salariés du groupe (Orfea).

En millions d'euros	Année 2017	Année 2016*	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	8 071	7 876	195
Marge opérationnelle (MOP)	496	468	29
MOP/CA aux bornes de SNCF Transilien, TER et Intercités	6%	5,6%	
Résultat opérationnel courant	255	319	-64
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	255	319	-64
Investissements nets	-368	-152	-216

\*À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

## Faits marquants

### Transilien

— Le 11 janvier 2017 à l'issue de son Conseil d'Administration, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a annoncé des décisions clés pour Transilien dont notamment :

- la commande de 71 nouvelles rames pour les lignes E et D du RER. Alstom, en groupement avec Bombardier, concevra et fournira cette nouvelle génération de matériel à deux niveaux. Ce nouveau type de train entièrement ouvert a été spécifiquement conçu pour le mass transit en Île-de-France ;
- l'adoption des grands principes d'élaboration du service annuel 2019 du RER D. La future grille horaire sera co-construite avec les élus et les associations d'usagers dès cette année.

— Des avenants au contrat qui lie Transilien au STIF ont été adoptés au mois de mai ; ils traitent notamment des travaux d'été sur les lignes A et C du RER, de la charte francilienne sur le traitement des voyageurs ou bien encore de la création d'un titre de transport utilisable lors des épisodes de pollution.

— L'année 2017 a également été marquée par la poursuite du programme de renouvellement du matériel roulant (commande de 83 rames Regio 2N pour les lignes N et D en plus de la commande mentionnée plus haut pour

les RER E et D) et de rénovation de l'infrastructure afin d'améliorer le fonctionnement du réseau Transilien et de répondre à la hausse continue de la fréquentation.

### TER

— Trois nouvelles conventions ont été signées en 2017, avec les régions Auvergne Rhône-Alpes, Normandie et Pays de la Loire ; dans les deux dernières régions citées les nouvelles conventions entrent en application en 2018.

— L'année a été marquée par une amélioration de la qualité de service à la suite de la mise en œuvre du plan de transformation CAP TER 2020 et de la réception de 60 nouvelles rames Régiliolis et Regio2N.

### Intercités

— La convention 2016-2020 relative aux Trains d'Équilibre des Territoires a été signée le 27 février 2017 avec l'État et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette convention, qui prend en compte les évolutions du périmètre des TET, traduit de manière concrète l'engagement de l'État de maintenir l'équilibre économique d'exploitation sur la durée de la convention. Les efforts de l'opérateur Intercités en matière de productivité, de transparence et de dynamisme commercial y sont également inscrits.

— L'État confirme son rôle d'Autorité Organisatrice sur six lignes de jour considérées comme structurantes (Paris–Orléans–Limoges–Toulouse, Paris–Clermont-Ferrand, Bordeaux–Toulouse–Marseille, Nantes–Bordeaux, Toulouse–Hendaye et Nantes–Lyon) et sur deux lignes de nuit (Paris–Briançon et Paris–Albi/Rodez). L'État s'est également engagé à un renouvellement complet du matériel roulant d'ici 2025, pour un montant total d'environ 3,5 milliards d'euros. Une convention de financement signée entre l'État, l'AFITF et SNCF Mobilités acte l'acquisition de 30 rames Coradia Liner Alstom pour un montant de 360 millions d'euros.

## Résultats de l'exercice 2017

### — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2017 est en hausse de 195 M€ (+2,5%) par rapport à 2016. À périmètre constant et hors contre-effet des grèves 2016, la croissance du chiffre d'affaires est ramenée à +85 M€ (+1,1%) : la hausse sur Transilien (+71 M€ / +2,5%) est essentiellement due à l'évolution des contributions versées par Île-de-France Mobilités (revalorisation des indices) et à la hausse de l'activité. L'amélioration de TER (+72 M€ / +1,8%) résulte de la hausse de l'offre ferroviaire et des recettes directes, en partie rétrocédées aux Autorités Organisatrices. Intercités présente un chiffre d'affaires en retrait (-56 M€ / -5,7%) notamment du fait d'une baisse de la contribution de l'exercice.

### — Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien, TER et Intercités progresse de 29 M€ (+6,2%) entre 2016 et 2017. Hors contre-effet des grèves 2016 elle recule de 19 M€ : la baisse concerne TER (-27 M€) dont la marge a été affectée par la réduction des contributions des Régions ainsi qu'Intercités (-13 M€) dont la baisse de la contribution n'a été qu'en partie compensée par des économies de charges. En revanche la hausse de l'activité de Transilien ainsi que des éléments non récurrents favorables ont un effet positif sur sa marge opérationnelle, en progression de 23 M€.

### — Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 64 M€. La progression de la marge opérationnelle et la baisse des dotations aux amortissements (affectées par les dépréciations d'actifs Intercités de 2016) sont plus que compensées par la variation nette des provisions : dotation nette de 37 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 102 M€ en 2016.

### — Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Transilien, TER et Intercités sont en hausse sensible de 216 M€ par rapport à 2016 dont 223 M€ sur TER : les subventions encaissées pour l'acquisition de matériel neuf sont en 2017 très inférieures à celles de 2016 (de nombreuses subventions avaient été reçues par avance à la fin du précédent exercice).

## Perspectives 2018

### Transilien

Une troisième année du contrat 2016-2019 avec Île-de-France Mobilités caractérisée par :

— Des attentes fortes en matière de demande de transport et de qualité de service (régularité, confort) ;

— Un programme d'investissements significatif (1,2 Md€ sur fonds propres) contractualisé sur 4 ans avec l'autorité organisatrice ;

— Les premiers effets de la politique ambitieuse souhaitée par Île-de-France Mobilités d'accélération des renouvellements et rénovations des matériels roulants.

## TER

— Des enjeux conventionnels forts avec la finalisation des nouvelles conventions Occitanie, Bourgogne Franche Comté, la négociation de celles des régions Hauts de France, Nouvelle Aquitaine et Bretagne et la poursuite des discussions pour aboutir à une convention avec PACA.

— L'accélération des effets attendus du plan de transformation CAP TER 2020 pour amplifier la reconquête commerciale, faire progresser la qualité de service et la robustesse de la production et baisser les coûts d'exploitation.

## Intercités

— La garantie des fondamentaux de l'offre par l'amélioration de la production, le redressement de la régularité en particulier sur Paris Limoges Toulouse, la réussite de la mise en service du nouveau matériel Régiolis et le déploiement du Wifi sur le matériel de jour avec l'appui de l'État.

— La mise en place de la nouvelle organisation Intercités et de nouveaux modes de fonctionnement pour réussir le repositionnement de l'activité en se recentrant sur un produit plus homogène et un nouveau projet de services, « Intercités 2020 ».

## 2.1 VOYAGES SNCF

VOYAGES SNCF			
EPIC		FILIALES	
TRANSPORTEURS	TGV France OUlgo	iDTGV	
	TGV Europe	Eurostar Westbahn Lyria Elipsos	Thalys Alleo TGV Italia
	Auto-Train Luxembourg-Bâle Trains spéciaux	OUIbus	iDVroom
DISTRIBUTION		OUI.sncf CRM Services Rail Europe Avancia Rail Solutions	

Voyages SNCF propose à ses clients :

— des prestations de transport porte-à-porte en France et en Europe au travers notamment de ses activités TGV, iDTGV, OUlgo, Eurostar, Thalys, Lyria, OUIbus, iDVroom ;

— un service de distribution de produits liés au voyage : billets de train et d'avion, locations de voiture et nuitées d'hôtel notamment.

En millions d'euros	Année 2017	Année 2016*	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	7 373	6 816	557
Marge opérationnelle (MOP)	1 178	624	555
MOP/CA aux bornes de Voyages SNCF	14,7%	8,3%	
Résultat opérationnel courant	837	230	607
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	839	232	607
Investissements nets	-798	-733	-65

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

### Faits marquants

— Le 29 mai 2017, pour donner envie de voyager à 15 millions de clients supplémentaires d'ici 2020, SNCF a dévoilé sa stratégie grande vitesse ; deux offres bien différenciées et complémentaires grâce à voyages-sncf.com sont proposées aux voyageurs. Chacune porte une promesse claire : d'un côté OUIgo, l'essentiel de la grande vitesse à petits prix et de l'autre TGV, le meilleur du voyage, alliant confort, service et connectivité.

- OUIgo a pour objectif de multiplier par cinq son trafic d'ici 2020 ; il doit représenter à cet horizon 25% du trafic grande vitesse avec une couverture nationale sur 30 destinations et une flotte de 34 rames.
- TGV devient une promesse client baptisée inOUI. inOUI, ce sont trois marqueurs qui vont se déployer d'ici 2020 avec l'internet à bord pour rester connecté tout au long du voyage et bénéficier de nouveaux services et contenus, avec des chefs de bord plus disponibles grâce à l'embarquement à quai et aux nouveaux outils de la relation client et avec une nouvelle livrée pour les rames, blanche, moderne et élégante qui matérialise l'amélioration du confort intérieur (rames nouvelles et rénovées).
- voyages-sncf.com devient OUI.sncf. Véritable moteur digital des ventes et plateforme relationnelle du Groupe, il devient plus intuitif et plus personnalisé.

— Le lancement commercial le 2 juillet 2017 des offres TGV Bretagne et Océane desservant 6 régions contribue à améliorer la vie des Français grâce à de nouveaux temps de parcours et de nouveaux services. Le succès est au rendez-vous avec une fréquentation estivale supérieure aux prévisions.

— Voyages SNCF a lancé le 26 septembre deux nouveaux services TGV inOUI : Business Première et Wifi. Business Première est une offre premium proposant de nouveaux services gratuits (achat plus simple et plus fluide, accueil privilégié et prioritaire dans les Salons Grands Voyageurs et lors de l'embarquement, choix du siège lors de la réservation, confort des nouvelles rames Océane, relation personnalisée à bord, connexion Internet et services à la carte avant et après le voyage). Wifi est un service inOUI pour tous, avec un portail enrichi proposant de nouvelles fonctionnalités. 80% des voyageurs pourront s'y connecter d'ici fin 2017.

### Résultats de l'exercice 2017

#### — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en progression de 557 M€ (+8,2%) malgré des effets périmètre défavorables et l'évolution défavorable des taux de change qui affecte le chiffre d'affaire à hauteur de respectivement -10 M€ et -42 M€. À périmètre et taux de change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF croît très sensiblement de +589 M€ (+8,6%). Hors contre-effet des grèves 2016 la croissance reste élevée (+522 M€ soit +7,6%). La Grande Vitesse France progresse de +404 M€ / +9,3% grâce à l'impact de la politique commerciale, au lancement des LGV Atlantique et à la croissance de OUIgo, dans un contexte économique plus favorable. L'Europe est en hausse de +177 M€ / +9,8% à la suite du retour progressif de la clientèle étrangère et de la mise en service de la LGV Est-européenne phase 2.

#### — Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 555 M€ ; la forte hausse des produits du trafic, la tenue des charges avec la réalisation des plans de performance, ainsi que les effets positifs d'événements exogènes (baisse de la Contribution de Solidarité Territoriale, perception d'indemnisations d'assurance) permettent d'absorber la hausse des péages sur les nouvelles lignes à grande vitesse.

#### — Résultat opérationnel courant

L'évolution positive du résultat opérationnel courant de Voyages SNCF (+607 M€) s'explique principalement par celle de la marge opérationnelle ainsi que par la variation nette des provisions : reprise nette de 47 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 1 M€ en 2016.

#### — Investissements nets

Les investissements nets s'élèvent à 798 M€ en 2017, contre 733 M€ en 2016. La progression est principalement portée par les acquisitions de matériel roulant réalisées par Eurostar et dans une moindre mesure par les rénovations de matériel engagées par Thalys.

### Perspectives 2018

— Un contexte de croissance économique favorable, amplifié par une reprise sur les marchés internationaux et les nouvelles offres Atlantique, OUIgo au départ des gares parisiennes, Eurostar (ouverture de la route Londres Amsterdam via Bruxelles) et Thalys (nouvelle offre tarifaire et de service).

— Poursuite du déploiement du label InOUI, nouvelle expérience de voyage en TGV plus confortable, plus personnalisée, plus connectée.

## 2.2 SNCF GARES & CONNEXIONS

SNCF GARES & CONNEXIONS	
EPIC	FILIALES
Gestion et développement des gares françaises	AREP Groupe Groupe Retail & Connexions

SNCF Gares & Connexions a pour missions de faire émerger des services innovants dans les gares tout en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes. Ses principales filiales sont AREP Groupe (architecture et aménagement urbain) et le groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gare).



En millions d'euros	Année 2017	Année 2016*	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	493	443	49
Marge opérationnelle (MOP)	220	198	22
MOP/CA aux bornes de Gares & Connexions	17,2%	16,0%	
Résultat opérationnel courant	114	98	16
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	114	97	18
Investissements nets	-209	-219	10

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

### Faits marquants

— À la suite de l'ouverture en juillet des lignes à grande vitesse Bretagne – Pays-de-la-Loire et Sud-Europe-Atlantique, SNCF Gares & Connexions a inauguré au premier semestre la nouvelle gare de Lorient et le hall historique rénové de la gare de Bordeaux Saint-Jean, espace entièrement repensé après plus de six mois de travaux.

— Par ailleurs le développement des Pôles d'Échanges Multimodaux s'est poursuivi avec notamment l'inauguration de ceux de Grenoble et Montbéliard.

### Résultats de l'exercice 2017

#### — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions est en progression de 49 M€ (+ 11,1 %) en lien principalement avec le développement des activités travaux et études et avec la croissance des filiales.

#### — Marge opérationnelle

La marge opérationnelle croît de 22 M€ entre 2016 et 2017. La progression est également portée par les filiales et par les activités travaux et études.

#### — Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant augmente de 16 M€ ; à l'évolution positive de la marge opérationnelle s'ajoute celle favorable de la variation nette des provisions : reprise nette de 13 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 2 M€ en 2016. En revanche les dotations aux amortissements sont en hausse de 17 M€ ; elles ont été affectées par la reprise de dépréciation des actifs constatée en 2016.

### — Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Gares & Connexions ne présentent pas d'évolution significative.

### Perspectives 2018

— Avis de l'ARAFER sur les tarifs 2018-2019 attendu au premier semestre 2018.

— Poursuite de la dynamique commerciale des concessions et redevances en gares afin de financer les investissements et d'améliorer le niveau de service offert aux voyageurs.

— Niveau d'investissement élevé attendu en 2018 sur plusieurs sites majeurs : Paris-Austerlitz, Paris-Montparnasse et Paris-Lyon.

## 2.3 SNCF LOGISTICS

SNCF LOGISTICS		
PÔLES	EPIC	FILIALES
GEODIS		Geodis
ERMewa		Ermewa Group
TRANSPORT FERROVIAIRE MULTIMODAL DE MARCHANDISES	Fret SNCF	Naviland Cargo Captrain VFLI Lorry Rail
STVA		STVA <sup>1</sup>

1 – Filiale cédée au deuxième semestre 2017.

SNCF Logistics rassemble une palette complète des métiers du transport et de la logistique des marchandises.

### Année 2017

En millions d'euros	Geodis	TFMM	Ermewa	STVA	Autres	Total	Année 2016*	Var.
Chiffre d'affaires externe (CA)	8 093	1525	332	268	0	10 218	10 040	179
Marge opérationnelle (MOP)	271	-89	220	7	-3	407	429	-21
MOP / CA aux bornes de SNCF Logistics						4,0%	4,2%	
Résultat opérationnel courant (ROC)	198	-117	100	1	-3	179	161	18
ROC après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	201	-116	103	2	-3	187	177	10
Investissements nets	-125	-89	-199	-4	-0	-417	-385	-32

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

## Faits marquants

### Geodis

— Geodis a renforcé son partenariat avec la société Lego grâce à la signature de deux nouveaux contrats, le premier portant sur le transport maritime de la quasi-totalité des flux du fabricant de jouets, le second concernant la logistique e-commerce de la société danoise en Amérique du Nord.

— Un contrat d'une durée de 3 ans a été signé entre Geodis et Ford pour le transport de pièces détachées entre l'Allemagne et la Grèce: depuis le début de l'année, Geodis organise quotidiennement des tournées entre les entrepôts Ford situés à Cologne et Dormagen en Allemagne jusqu'à celui de Geodis à Athènes.

— En Corée du Sud, Geodis a pris en charge la logistique du nouveau centre de distribution de pièces automobiles BMW. Le constructeur allemand souhaite faire de ce complexe la plateforme principale de la région Asie-Pacifique pour ses pièces de rechange.

— Le contrat liant Geodis à Prénatal aux Pays-Bas a été renouvelé pour trois ans et demi ; il inclut désormais la logistique e-commerce depuis un entrepôt unique à Almere (Pays-Bas).

— Depuis le mois de mars Geodis assure la logistique mondiale de Kenzo depuis la France. Grâce à ce partenariat sur 5 ans Kenzo peut s'appuyer sur l'expertise textile du groupe Geodis, en charge de la réception, du stockage et de la préparation des produits de la marque. Par ailleurs Geodis accompagne Kenzo dans le développement de ses ventes e-commerce ainsi que dans la gestion des matières premières, le contrôle qualité et la remise en conformité des produits.

### TFMM

— SNCF Logistics est entré à hauteur de 45% dans le capital de BLS Cargo, la filiale de transport de marchandises de la société BLS. Ce nouveau partenariat entre deux acteurs majeurs du transport ferroviaire de marchandises renforce le modèle commercial du couloir européen de fret nord-sud.

— SNCF Logistics et Traxens ont lancé le Train Fret Digital, une toute nouvelle génération de trains de fret très innovants. Un ensemble de boîtiers et de capteurs interconnectés disposés sur les wagons permettra d'apporter une panoplie très riche de nouveaux services à haute valeur ajoutée pour l'ensemble des acteurs du secteur (traçabilité, sécurité...).

### Ermewa

— Akiem a annoncé en janvier l'achat du groupe allemand mgw Service, acteur majeur sur le marché européen de la maintenance des locomotives électriques et diesels. Avec cette opération de croissance externe, Akiem poursuit son développement en Europe et renforce son offre de location incluant un service de maintenance.

### STVA

— STVA a décroché un contrat d'envergure internationale auprès de Renault Dacia ; l'accord concerne l'ensemble des flux de véhicules entre la Slovaquie et l'Allemagne (45 000 véhicules) et les flux ferroviaires entre Pitesti en Roumanie et Neusesdlin en Allemagne (19 000 véhicules).

## Résultats de l'exercice 2017

### — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2017 est en hausse de 179 M€ (+1,8%) par rapport à 2016. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour -67 M€ dont le détail figure dans le point 1.1 Comparabilité des comptes ;
- un effet change pour -66 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 3,1% (+312 M€).

Geodis est en croissance de 243 M€ (+3,1%). Toutes les lignes métiers sont en développement, hors Supply Chain Optimization à la suite de la modification du contrat IBM. Freight Forwarding est en forte progression grâce à la hausse des volumes traités, ainsi que Logistique contractuelle du fait de gains de contrats en France et à l'international.

L'activité du pôle Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises est en progression de 54 M€ (+3,6%) ; hors contre-effet des grèves 2016 elle est stable, avec un recul de Fret SNCF (essentiellement sur le transport de céréales), une stabilité des autres Transporteurs Ferroviaires et une croissance du Transport Multimodal (progression du combiné).

Les chiffres d'affaires de Ermewa et STVA sont en progression de respectivement 3 M€ (+1,1%) et 12 M€ (+4,7%).

### — Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de -21 M€ ; après prise en compte des effets périmètre et change, la marge opérationnelle progresse de 18 M€. Cette évolution est essentiellement liée au contre-effet des grèves 2016.

### — Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 18 M€ ; la baisse de la marge opérationnelle est plus que compensée par la variation nette des provisions: reprise nette de 63 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 26 M€ en 2016.

### — Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence

Ce poste est notamment affecté par des variations de périmètre, dont la prise de contrôle de Thalès Geodis Freight Logistics et la perte de contrôle d'Akiem.

### — Investissements nets

Les investissements de SNCF Logistics sont en hausse de 32 M€ par rapport à 2017 ; ils s'établissent à 417 M€. Après prise en compte des effets périmètre et change, les investissements progressent de 89 M€: hausse des investissements opérationnels (surfaces logistiques) de Geodis, livraison de wagons pour l'autoroute ferroviaire Calais-Orbassano et investissements en wagons et conteneurs par Ermewa.

## Perspectives 2018

### Geodis

— Amélioration du taux de conversion de la croissance en rentabilité, notamment dans le Freight Forwarding.

— Développement sur les zones clés: États-Unis, Allemagne, Benelux, Asie.

— Poursuite de l'amélioration de la productivité sur les différentes lignes métiers.

## TFMM

— Croissance ambitieuse pour Naviland (+10% versus 2017 particulièrement sur l'activité Navitrucking et sur certains axes stratégiques).

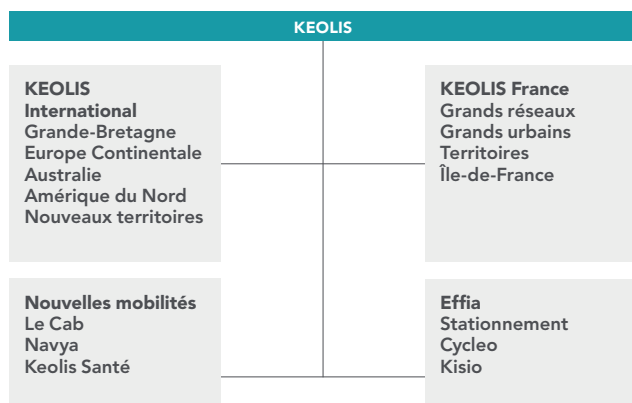
— Poursuite de la montée en puissance de la ligne Calais-Le Boulou et démarrage de la ligne Calais-Orbassano.

## Ermewa

— Dynamique commerciale très significative avec la poursuite en 2018 de nombreuses livraisons de wagons et de conteneurs engagées en 2017.

— Déploiement commercial du wagon connecté, stratégie digitale d'Ermewa.

## 2.4 KEOLIS



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs présent dans seize pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

En millions d'euros	Année 2017	Année 2016*	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	5 295	4 978	318
Marge opérationnelle (MOP)	305	276	29
MOP/CA aux bornes de Keolis	5,6%	5,4%	
Résultat opérationnel courant	57	41	16
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	82	67	15
Investissements nets	-272	-264	-8

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

### Faits marquants

— Keolis et Île-de-France Mobilités ont signé 20 contrats d'exploitation de réseau de bus en Île-de-France. D'une durée de quatre ans chacun, ces contrats, qui couvrent la période 2017-2020, généreront un chiffre d'affaires cumulé d'environ 750 millions d'euros. Ils permettent à Keolis de renforcer sa position d'acteur de référence de la mobilité au sein de la première région de France.

— En province Keolis s'est vu confier le contrat de délégation de service public de l'agglomération Côte Basque Adour pour une durée de 6 ans et 9 mois ; le groupe a également remporté l'appel d'offres offensif du Grand Besançon. Par ailleurs Keolis a été renouvelé à Lille, Rennes, Caen, Amiens et Quimper.

— Keolis renforce son implantation en Belgique par l'acquisition le 31 janvier 2017 de la Compagnie des Autocars Liégeois et, pour Effia, celles d'Alfa Park en avril et de Parkeren Roeselare en septembre (15 000 places de parking).

— Toujours à l'international l'année commerciale a été riche avec de nombreux appels d'offres offensifs et défensifs et ouvertures de nouveaux réseaux : ouverture de Manchester (tramway, Royaume-Uni), d'Aarhus (tramway, Danemark), de Teutoburger-Wald-Network (rail, Allemagne), de Zwenzwoka et Almere (rail et bus, Pays-Bas), gain de Foothill (bus, États-Unis), lancement de Newcastle (multimodal, Australie), renouvellement de Melbourne, extension Gold Coast (tramway, Australie), démarrage d'Hyderabad (métro, Inde), gain de Doha (métro, Qatar), gain du métro de Pudong (Chine).

— Keolis a créé Keolis Santé par la prise de contrôle des sociétés Douillard et Intégral (France) et une alliance avec Jussieu Secours : avec un chiffre d'affaires d'environ 70 M€ et 1 650 salariés, Keolis devient le numéro 1 du transport sanitaire en France.

### Résultats de l'exercice 2017

#### — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2017 est en hausse de 318 M€ (+6,4%) par rapport à 2016. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre de 50 M€ dont le détail figure dans le point 1.1 Comparabilité des comptes ;

- un effet change de -25 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +293 M€ (+5,9%). La croissance est portée par l'international sur l'Europe Continentale, l'Amérique du Nord, l'Australie et le Royaume-Uni.

#### — Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 29 M€. Hors effets périmètre et change, elle est en hausse de 22 M€ principalement en France avec la bonne tenue du socle sur les Grands Réseaux (Lille, Lyon, Bordeaux et Rennes).

#### — Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis s'améliore de 16 M€ ; la hausse de la marge opérationnelle est en partie compensée par la hausse de 17 M€ des dotations aux amortissements.

#### — Investissements nets

Ce poste ne présente pas d'évolution significative par rapport à 2016.

### Perspectives 2018

#### En France :

— Préserver le leadership dans le transport urbain.

— Réaliser des acquisitions ciblées sur le marché de l'interurbain en voie de consolidation et préparer l'ouverture du marché en Île-de-France.

#### À l'international :

— Priorité accordée au redressement de la rentabilité.

— Mobilisation du contrat MR4 de Yarra Trams (Australie).

— Conforter en 2018 le niveau de performance des contrats démarrés en 2017 : Manchester (Royaume-Uni), Almere (Pays-Bas), Zwenzwoka (Pays-Bas), Aarhus (Danemark), TWN (Allemagne) et Newcastle (Australie).

## Sur les nouvelles mobilités :

— Poursuite du développement de Keolis Santé par le biais d'acquisitions.

— Poursuite du partenariat avec Navya dans les expérimentations des véhicules autonomes (expérimentations de l'Autonom Cab en France et aux États-Unis).

### 3. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

#### 3.1 INVESTISSEMENTS NETS

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Évolution
Investissements nets	-2 244	-1 961	-283 +14%
Cessions	336	427	-91 -21%
Investissements nets des cessions	-1 908	-1 534	-374 +24%

Les investissements nets, en progression de 283 M€ par rapport à 2016, s'établissent à -2 244 M€ au 31 décembre 2017. Cette évolution s'explique par la baisse sensible des subventions encaissées par TER pour l'acquisition de matériel neuf (de nombreuses subventions avaient été reçues par avance à la fin du précédent exercice).

Le montant des cessions est en diminution de 91 M€ par rapport à 2016 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

#### 3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Évolution
Dette non courante	14 608	14 305	303
Créance non courante	-4 037	-4 545	508
<b>Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net</b>	<b>10 571</b>	<b>9 760</b>	<b>811</b>
Dette courante	4 693	3 991	702
Créance courante	-7 350	-5 777	-1 573
<b>Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net</b>	<b>-2 657</b>	<b>-1 786</b>	<b>-871</b>
<b>Endettement net</b>	<b>7 914</b>	<b>7 974</b>	<b>-60</b>
Gearing (Endettement net/Fonds propres)	1,5	1,7	

L'endettement net s'élève à 7 914 millions d'euros au 31 décembre 2017, soit un gearing (Endettement net/Fonds propres) de 1,5 (1,7 au 31 décembre 2016). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle passe de 3,7 au 31 décembre 2016 à 2,9 au 31 décembre 2017.

Au cours de l'exercice 2017, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

<b>Endettement net à l'ouverture</b>	<b>7 974</b>
CAF	-2 054
Investissements nets	2 244
Cessions	-336
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-31
Opérations sur le périmètre	107
Variation BFR d'exploitation	-23
Dividendes versés	129
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-133
Variation BFR d'impôt	17
Autres	20
<b>Endettement net à la clôture</b>	<b>7 914</b>

#### 3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

Les dettes non courante et courante augmentent respectivement de 303 millions d'euros et 702 millions d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

— de l'émission de nouveaux emprunts obligataires pour + 1 428 millions d'euros ;

— de la variation de juste valeur des passifs financiers pour -488 millions d'euros.

La créance courante augmente de 1 573 millions d'euros, alors que la créance non courante diminue de 508 millions d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

— de la variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour + 1 834 millions d'euros ;

— de la baisse des dépôts versés pour -229 millions d'euros ;

— de la variation de juste valeur des actifs financiers pour -390 millions d'euros.

L'EPIC SNCF Mobilités assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 88 % de l'endettement externe du groupe à la date de clôture.

La dette à long terme du groupe SNCF Mobilités est notée comme suit par les principales agences de notation :

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Stable	7-juil.-17
Moody's	Aa3	Stable	29-sept.-17
Fitch Ratings	AA	Stable	19-oct.-17

### 3.4 EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ ET MODALITÉS D'UTILISATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le conseil d'administration de SNCF Mobilités et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société mère qui peuvent être couverts par des instruments financiers.

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

Le détail de la stratégie mise en œuvre est décrit en note 6.2 des comptes consolidés annuels.

## 4. ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Écarts d'acquisition	2 339	2 373
Immobilisations incorporelles	1 776	1 783
Immobilisations corporelles	13 546	12 803
Actifs financiers non courants	5 474	5 988
Titres mis en équivalence	671	653
Impôts différés actifs	969	872
<b>Actifs non courants</b>	<b>24 775</b>	<b>24 472</b>
Actifs d'exploitation	7 588	7 516
Actifs financiers courants	1 074	1 348
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 394	4 584
<b>Actifs courants</b>	<b>15 056</b>	<b>13 448</b>
Actifs détenus en vue d'être cédés	1	1
<b>Total de l'actif</b>	<b>39 831</b>	<b>37 921</b>
Capital	3 971	3 971
Réserves consolidées	188	-30
Résultat net de l'exercice	1 136	511
<b>Capitaux propres Groupe</b>	<b>5 295</b>	<b>4 453</b>
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	134	130
<b>Capitaux propres totaux</b>	<b>5 428</b>	<b>4 582</b>
Engagements envers le personnel non courants	1 572	1 577
Provisions non courantes	1 164	1 151
Passifs financiers non courants	15 883	15 481
Impôts différés passifs	373	416
<b>Passifs non courants</b>	<b>18 991</b>	<b>18 625</b>
Engagements envers le personnel courants	97	104
Provisions courantes	175	222
Dettes d'exploitation	10 446	10 395
<b>Passifs d'exploitation</b>	<b>10 717</b>	<b>10 721</b>
Passifs financiers courants	4 693	3 992
<b>Passifs courants</b>	<b>15 410</b>	<b>14 713</b>
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	1	1
<b>Total du passif</b>	<b>39 831</b>	<b>37 921</b>
<i>Gearing (Endettement net/Fonds propres)</i>	<i>1,5</i>	<i>1,7</i>
<i>Endettement net/Marge opérationnelle</i>	<i>2,9</i>	<i>3,7</i>

L'état de situation financière du groupe enregistre sur l'exercice 2017 les variations significatives suivantes :

— Une augmentation des immobilisations corporelles nettes de 743 M€ à la suite principalement :

- des acquisitions nettes de cessions pour +2 140 M€ ;

- des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -1 680 M€ ;

- de la prise de contrôle de la société Pirco pour +139 M€.

— Une hausse des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le résultat net positif de la période (1 136 M€),

le dividende versé à l'EPIC SNCF (-110 M€), la variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (51 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi (-17 M€) et la variation des écarts de conversion (-132 M€).

— Les actifs et passifs financiers sont détaillés en note 6 des comptes consolidés annuels.

## 5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF Mobilités reçoit :

— d'une part des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou

fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole ;

— d'autre part des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de SNCF Transilien, TER et Intercités.

### 5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires du groupe réalisé avec SNCF Réseau, les Régions, Île-de-France Mobilités et l'État.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Entretien du patrimoine	131	132	0
Travaux	49	23	26
Autres prestations	4	4	0
<b>Total SNCF Réseau</b>	<b>185</b>	<b>159</b>	<b>26</b>
Compensations tarifaires régionales	415	509	-94
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	4 577	4 391	186
<b>Total Régions et Île-de-France Mobilités</b>	<b>4 992</b>	<b>4 900</b>	<b>92</b>
Tarifs sociaux	0	15	-15
Défense	152	145	6
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	308	356	-48
<b>Total État</b>	<b>460</b>	<b>517</b>	<b>-58</b>
<b>Total</b>	<b>5 636</b>	<b>5 576</b>	<b>61</b>

Les travaux pour SNCF Réseau se composent essentiellement de prestations de services réalisées par SNCF Gares & Connexions.

### 5.2 SUBVENTIONS ET CONCOURS PUBLICS REÇUS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

Les concours publics apportés au groupe par l'État et les collectivités publiques sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Subventions d'exploitation	42	50	-8
Encaissement sur actifs financiers de concession	1 031	814	217
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	315	617	-302
<b>Total</b>	<b>1 388</b>	<b>1 481</b>	<b>-93</b>

Encaissement sur actifs financiers de concession et subventions d'investissement reçues :

SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissement, principalement des collectivités territoriales, pour le financement de ses actifs immobilisés, notamment le matériel roulant.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les subventions reçues dans le cadre de concessions sont présentées dans l'état de situation financière en diminution des actifs incorporels ou des actifs financiers en fonction du modèle applicable après analyse de chaque contrat de concession. Dans le cas des actifs financiers de concession, les subventions reçues sont considérées comme une modalité de remboursement de ces actifs.

Dans les autres cas, les subventions d'investissement reçues sont présentées en diminution des immobilisations corporelles et incorporelles au bilan. Au compte de résultat, elles sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

## 6. VOLET SOCIAL

### 6.1 EFFECTIFS

	31/12/2017	31/12/2016 retraité <sup>1</sup>	31/12/2016 publié		Variation vs 31/12/2016 retraité	Variation à périmètre constant vs 31/12/2016 retraité	
SNCF Transilien, TER et Intercités	50 559	50 468	46 845	+0,2%	91	+0,2%	91
Voyages SNCF	24 460	25 466	23 523	-4,0%	-1 007	-4,2%	-1 074
SNCF Gares & Connexions	4 078	4 020	3 688	+1,5%	59	+1,5%	59
SNCF Logistics	49 956	52 370	51 568	-4,6%	-2 414	-0,9%	-452
<i>dont pôle Geodis</i>	39 388	39 294	39 344	+0,2%	94	+0,2%	94
Keolis	61 070	57 168	55 757	+6,8%	3 903	+3,5%	2 027
Corporate	11 694	12 062	12 336	-3,1%	-368	-3,2%	-387
<b>Total</b>	<b>201 816</b>	<b>201 553</b>	<b>193 718</b>	<b>+0,1%</b>	<b>264</b>	<b>+0,1%</b>	<b>264</b>

1- retraité de la nouvelle méthode de calcul de l'effectif payé.

Les variations de périmètre de l'exercice ayant affecté significativement l'évolution des effectifs moyens sont les suivants :

- SNCF Logistics: cession STVA - 1 931 ;
- Keolis: acquisitions Keolis Santé +1 596, acquisition Les Kangourous/ Les Coccinelles +227.

À périmètre constant les effectifs de Keolis ont progressé de 2 027 (+3,5%) principalement à la suite de gains de contrats à l'international, notamment à Manchester (Royaume-Uni), Newcastle (Australie) ou Utrecht (Pays-Bas).

L'évolution des effectifs des filiales sur les derniers exercices traduit essentiellement les modifications de périmètre.

	2017	2016 retraité <sup>1</sup>	2016 publié	2015	2014	2013
Société mère	92 178	94 680	87 615	90 429	154 272	155 371
Filiales	109 639	106 873	106 103	105 723	91 491	89 200
<b>Total</b>	<b>201 816</b>	<b>201 553</b>	<b>193 718</b>	<b>196 152</b>	<b>245 763</b>	<b>244 570</b>

1- Retraité de la nouvelle méthode de calcul de l'effectif payé.

### 6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS AU COURS DE L'EXERCICE 2017

Les accords collectifs d'entreprise suivants ont été signés avec les organisations syndicales représentatives (entre parenthèses, date de signature) :

- accord relatif à la mise en place du forfait en jours (17 mars 2017) ;
- accord relatif au télétravail (7 juillet 2017) ;
- accord sur le recours au vote électronique pour les élections des représentants du personnel dans les comités d'établissements et des délégués du personnel au sein du Groupe public ferroviaire (18 septembre 2017) ;
- accord relatif aux moyens de communications modernisés mis à la disposition des organisations syndicales, du comité central et des comités d'établissement du Groupe public ferroviaire (17 novembre 2017).

Ces accords ont un périmètre d'application étendu au Groupe Public Ferroviaire.

# PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

## 1. LE CONTRÔLE INTERNE ET LA GESTION DES RISQUES

SNCF Mobilités (ex-Société Nationale des Chemins de fer Français) a présenté en octobre 2013 un projet d'entreprise, **Excellence 2020**. Ce projet a pour objectif de faire du groupe SNCF Mobilités la référence mondiale des services de mobilité voyageurs et marchandises d'ici 2020. Il est axé autour de trois priorités :

- **Les transports de la vie quotidienne**, afin d'offrir un meilleur service public à un coût inférieur pour les collectivités ;
- **Le développement international** avec comme objectif d'atteindre progressivement 40% du chiffre d'affaires réalisé ;
- **La généralisation des solutions digitales et de porte-à-porte** afin de proposer aux clients de façon personnalisée une combinaison des différents modes de transport.

Les dispositifs de contrôle ont été mis en place afin de garantir une maîtrise des risques dans ce contexte évolutif.

### 1.1 LE CADRE DU CONTRÔLE INTERNE

#### 1.1.1 Les fondamentaux du contrôle interne

##### 1.1.1.1 La définition et les objectifs du contrôle interne

Le contrôle interne constitue pour le groupe SNCF Mobilités un dispositif qui s'applique à l'ensemble du périmètre précité et vise à assurer :

- La conformité aux lois et règlements ;
- L'application des instructions et des orientations fixées par la Direction Générale ;
- Le bon fonctionnement des processus internes, notamment ceux concourant à la sauvegarde de ses actifs ;
- La fiabilité des informations financières.

D'une façon générale, il contribue à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources. Le champ d'action du contrôle interne ne se limite donc pas à un ensemble de procédures ni aux seuls processus comptables et financiers.

Toutefois, comme tout système de contrôle, il ne peut fournir une garantie absolue que les objectifs décrits ci-dessus seront atteints mais donne l'assurance raisonnable de la maîtrise des risques à enjeux significatifs.

##### 1.1.1.2 Le référentiel utilisé

Le groupe SNCF Mobilités s'appuie sur le cadre de référence publié en janvier 2007 et actualisé en juillet 2010 par l'AMF (Autorité des Marchés Financiers). Ce cadre identifie notamment cinq composantes :

- Une organisation comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des composantes adéquates et s'appuyant sur des procédures, des systèmes d'information, des outils et des pratiques appropriés ;
- Une diffusion en interne d'informations pertinentes et fiables ;
- Un système visant à recenser et analyser les principaux risques et à s'assurer de l'existence de procédures de gestion de ces risques ;
- Des activités de contrôle proportionnées aux enjeux ;
- Une surveillance permanente du dispositif.

### 1.1.2 Le dispositif de contrôle interne et de gestion des risques

Un des objectifs du système de contrôle interne étant de prévenir et de maîtriser les risques résultant de l'activité de l'entreprise, le groupe SNCF Mobilités privilégie l'articulation entre le dispositif de contrôle interne, le management des risques et l'audit interne.

#### 1.1.2.1 Le dispositif de contrôle interne

L'organisation du contrôle interne a été définie au sein du groupe SNCF Mobilités. Les principes de gouvernance sont les suivants :

- La Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR), dans son rôle régalién, pilote l'ensemble du dispositif sur le périmètre du Groupe SNCF en fixant les lignes directrices, évalue et fournit aux acteurs des outils et méthodes communs ;
- Chaque métier est responsable de son contrôle interne sur son périmètre et est animé par la Direction Financière de SNCF Mobilités qui pilote l'ensemble du dispositif ainsi que la démarche de contrôle interne sur le périmètre du groupe SNCF Mobilités.

— À ce titre, une feuille de route a été signée par le Directeur Financier de SNCF Mobilités et co-signée par le Directeur de la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR) positionnée au sein de l'EPIC SNCF et rattachée directement



à la co-présidence, qui réalise les missions régaliennes pour le compte du Groupe SNCF. Elle est déclinée autour de 5 axes :

- Conception, organisation et animation du contrôle interne ;
- Définition des conditions de maîtrise des processus ;
- Consolidation de l'environnement de contrôle ;
- Evaluation de la maîtrise des points de contrôles clés ;
- Reportings.

Afin de garantir un niveau d'assurance raisonnable de la maîtrise des opérations, le groupe SNCF Mobilités s'appuie sur un réseau de responsables et de correspondants de contrôle interne en charge du pilotage du contrôle interne dans les différentes entités.

Un Comité de pilotage du contrôle interne du groupe SNCF Mobilités a été créé en 2015 et réunit les responsables de contrôle interne de façon périodique. L'animation et le pilotage de ce comité est effectué par la Direction Financière de SNCF Mobilités et se caractérise par l'établissement des feuilles de route par Activité en déclinaison de la feuille de route définie par la DGAR.

L'outil de contrôle interne permet de procéder à des campagnes d'auto-évaluation auprès de l'ensemble des entités du Groupe SNCF Mobilités. L'outil permet de définir un référentiel de points de contrôle pour le groupe SNCF Mobilités qui couvre la totalité des processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différentes composantes de « l'environnement de contrôle ». Par ailleurs, l'exploitation des résultats, en lien avec les référents des processus, donne lieu à la définition de plans d'action collectifs et individuels ainsi qu'au partage des bonnes pratiques identifiées.

La synthèse des recommandations présentée au CACR par les CAC dans le cadre de leurs travaux sur le contrôle interne fait l'objet d'un suivi par la Direction Financière présenté également au CACR.

#### 1.1.2.2 Le dispositif de management des risques

L'organisation générale du management des risques s'appuie sur le modèle des « trois lignes de maîtrise » des risques telles qu'identifiées par l'Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne (IFACI) et l'Association Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise (AMRAE) :

- La première ligne de maîtrise est constituée de la ligne managériale de chaque entité ;
- La deuxième ligne de maîtrise est composée des experts et des structures d'appui transverses, qui favorisent les bonnes pratiques ;
- La troisième ligne de maîtrise est formée par l'audit interne qui apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques.

Au sein du groupe SNCF Mobilités, le dispositif de management des risques s'appuie sur un réseau de « Risk managers » au sein des différentes entités en charge de l'identification des risques, des porteurs de ces risques et du suivi des plans de traitements définis sur leur périmètre respectif.

La cartographie des risques majeurs par entité est établie et actualisée annuellement par le réseau de « Risk managers » des entités du périmètre du groupe SNCF Mobilités. La cartographie des risques majeurs consolidée du groupe

SNCF Mobilités est formalisée par la Direction Générale de l'Audit et des Risques et soumise au Comité Exécutif et au Comité d'Audit des Comptes et des Risques de SNCF Mobilités.

Chaque risque majeur est confié à un sponsor membre du Comité Exécutif (COMEX) du groupe SNCF Mobilités, qui doit s'assurer de la correcte analyse et évaluation des risques ainsi que du pilotage des plans d'action.

#### 1.1.2.3 Le dispositif d'audit interne

SNCF Mobilités détermine en fin d'année son plan d'audit pour l'année suivante. Les missions d'audit interne s'inscrivent dans le cadre du plan d'audit de SNCF Mobilités fondé sur une approche par les risques. Il fait l'objet d'une concertation avec la Direction Générale de l'Audit et des Risques.

Il est soumis au Comité d'Audit des Comptes et des Risques du groupe SNCF Mobilités et approuvé par le Comité Exécutif.

Suite à la mise en œuvre de la loi de réforme du système ferroviaire, SNCF Mobilités a contractualisé, au titre des fonctions mutualisées citées à l'article 5 du décret n°2015-137 du 10 février 2015, la réalisation des missions précitées à la Direction Générale de l'Audit et des Risques, certifiée par l'IFACI depuis juin 2006, et dont la certification a été renouvelée en 2015.

En 2017, vingt-deux missions ont été réalisées dont huit sur la sécurité des systèmes d'information. Les rapports, assortis de recommandations proposant des pistes d'amélioration, ont été restitués aux responsables concernés. Ils font systématiquement l'objet d'une note de la Direction Générale de l'Audit et des Risques qui est transmise au Président du conseil d'Administration du groupe SNCF Mobilités.

Les résultats de ces missions d'audit ainsi que ceux des campagnes d'autoévaluation font l'objet d'échanges réguliers avec les Commissaires aux comptes du groupe SNCF Mobilités.

En complément des missions d'audit confiées à la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR), des missions d'audit de conformité sont réalisées principalement sur le périmètre des filiales pour garantir la conformité des résultats des campagnes d'auto-évaluation.

#### 1.1.3 L'environnement de contrôle

##### 1.1.3.1 L'environnement de contrôle institutionnel

SNCF Mobilités dispose d'un environnement complet de contrôle institutionnel lié à son statut d'entreprise publique et de maison mère d'un groupe important de sociétés.

SNCF Mobilités est soumis au contrôle :

- De la Cour des Comptes ;
- Du Commissaire du Gouvernement ;
- De la Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports (MCEFT) ;
- De l'Agence des Participations de l'Etat (APE) ;
- De ses ministères de tutelle (ministères en charge des transports, du budget et de l'économie) ;
- De l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) ;
- De l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) ;

— De l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) ;

— De la Banque de France (BDF).

L'audit des comptes du groupe SNCF Mobilités est assuré par deux commissaires aux comptes nommés par le Ministre de l'Economie et des Finances, après avis du Comité d'Audit, des Comptes et des Risques du Conseil d'administration. Chaque filiale est auditée par au moins un des commissaires aux comptes. Le mandat des commissaires aux comptes a fait l'objet d'un renouvellement en 2014.

Les différents intervenants précités ont notamment pour mission de vérifier que SNCF Mobilités respecte les obligations qui s'imposent à lui, particulièrement dans le domaine comptable et financier.

De plus, le groupe SNCF Mobilités a mis en application le règlement européen n°537/2014 entré en vigueur en juin 2016 et portant sur la réforme de l'audit. Cette réforme définit un nouvel encadrement de la mission des commissaires aux comptes notamment sur la rotation des cabinets d'audit, la rotation des associés signataires, l'appel d'offres et la liste des services non audit interdits.

Par ailleurs, SNCF Mobilités fait l'objet de contrôles dans le cadre de ses activités d'exploitant des services de transport ferroviaire de voyageurs de la part des autorités organisatrices de transports (Syndicat des Transports d'Île-de-France, conseils régionaux, etc...). Ces contrôles portent sur les conditions d'exécution matérielles et financières des services.

Enfin, la loi n°2014-872 du 04 août 2014 précise le rôle et les missions de l'ARAFER et de l'EPSF. Elle crée également deux nouvelles instances complétant l'environnement institutionnel dans lequel évolue SNCF Mobilités en tant qu'EPIC du Groupe SNCF :

— le Haut Comité du système de transport ferroviaire national, instance d'information et de concertation des parties prenantes sur les grands enjeux du système de transport ferroviaire national ;

— le Comité des opérateurs du réseau, instance permanente de consultation et de concertation entre le gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau, et les utilisateurs de celui-ci.

### 1.1.3.2 L'environnement de contrôle SNCF Mobilités

#### Le système de prescription

Le système de prescription a été mis en place au sein de SNCF Mobilités afin de permettre aux acteurs de l'EPIC d'avoir à leur disposition l'ensemble des règles, des préconisations et des informations dont ils ont besoin pour réaliser leur activité. Ce système est aussi à disposition des autres EPIC du Groupe SNCF.

#### L'organisation des responsabilités opérationnelles et fonctionnelles

Suite à la publication du décret 2016-1468 du 28 octobre 2016 qui prévoit un nouveau positionnement de l'activité de gestion des gares, SNCF Gares & Connexions est considéré et suivi comme un métier à part entière. Le groupe SNCF Mobilités est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, désormais organisé autour des cinq entités suivantes : SNCF Transilien, TER et Intercités, Voyageurs SNCF, SNCF Gares & Connexions, SNCF Logistics et Keolis.

Au sein de ces métiers, huit secteurs opérationnels sont régulièrement examinés par le Comité exécutif de SNCF Mobilités afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources. L'information comparative a été retraitée en conséquence. Ces secteurs, qui s'adressent à des segments de clientèles différents ou vendent des produits et services distincts, sont les suivants :

— SNCF Transilien, TER et Intercités : activités de transport de proximité du groupe regroupant les liaisons moyenne distance (Trains d'Équilibre du Territoire - Intercités) et les services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx) et à l'hébergement des salariés du groupe (Orfea).

— Voyages SNCF : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe (TGV, OUlgo, Eurostar, Thalys, Lyria, Ouibus, iDVRROOM, ...) et de distribution de produits liés au voyage.

— SNCF Gares & Connexions : dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs.

— SNCF Logistics composé de :

• **Geodis** : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics US).

• **Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM)** : activités de transporteurs ferroviaires, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (Fret SNCF, VITA, Naviland Cargo et Forwardis).

• **Ermewa Group** : gestion et location longue durée de matériels de transport ferroviaire (wagons spécialisés, conteneurs-citernes, locomotives, engins de lignes ou de manœuvre).

• **STVA** : activité de logistique multimodale pour véhicules finis, neufs et d'occasion.

— Keolis en charge du transport public urbain de voyageurs (mass transit) dans quinze pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

Ces secteurs s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate) qui agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF Mobilités (Matériel, fonctions immobilières et autres fonctions transverses) et certaines filiales opérationnelles.

Certains processus sont mutualisés au sein du Groupe SNCF pour le compte des EPIC SNCF, EPIC SNCF Réseau et EPIC SNCF Mobilités conformément aux dispositions de loi portant réforme ferroviaire et aux décrets d'application. Il s'agit principalement des prestations suivantes : pilotage, appui groupe, services RH, médicaux et sociaux, environnement de travail, comptabilité, systèmes d'informations et immobilier.

## Les règles de conduite et d'intégrité

Un comité d'éthique groupe est composé de directeurs représentant l'EPIC SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau ainsi que Geodis et Keolis. Ce comité a pour mission de valider les actions conduites en matière d'éthique de déontologie et d'adopter les guides éthiques proposés par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie.

La démarche Éthique de SNCF Mobilités qui découle de celle du Groupe SNCF a pour objectif de définir des critères de comportements professionnels individuels et collectifs et de construire l'identité éthique du groupe SNCF Mobilités autour de ces valeurs.

Cette démarche s'appuie sur une charte éthique du Groupe SNCF qui a été approuvée par le conseil de surveillance de l'EPIC SNCF suivant délibération du 3 novembre 2016. La charte explicite les cinq valeurs éthiques et les onze principes de comportement qui en découlent. Ces principes doivent être connus de tous les collaborateurs, quels que soient leur statut et leurs fonctions et guider leur comportement professionnel au quotidien en particulier sur la prévention et la lutte contre la corruption, la protection du capital humain du groupe, le respect du droit de la concurrence et la lutte contre la fraude.

Le dispositif d'alerte professionnelle, piloté par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie positionnée à l'EPIC SNCF, qui permet aux collaborateurs de s'exprimer en toute confidentialité sur des dysfonctionnements dont ils auraient été les témoins, constitue le complément indispensable de la nouvelle charte. Ces alertes peuvent donner lieu à la réalisation d'enquêtes.

La Direction de l'Éthique et de la Déontologie met à la disposition des collaborateurs du groupe des fiches pratiques qui exposent les situations à risques et donnent des conseils et préconisations sur la meilleure conduite à tenir.

## 1.2 LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES

### 1.2.1 Les risques opérationnels relatifs à la sécurité et à la sûreté

#### 1.2.1.1 Les risques liés à la sécurité

Le Groupe SNCF développe une politique de sécurité avec pour objectifs d'assurer :

- À ses clients et à la collectivité un service ayant le niveau de sécurité attendu ;
- À ses partenaires et à son personnel la sécurité dans leurs interventions.

SNCF Mobilités s'inscrit pleinement dans la politique Générale Sécurité mis en place au sein du Groupe Public Ferroviaire qui vise à atteindre le niveau d'excellence sécurité et être une référence internationale reconnue, tant pour la sécurité au travail que pour la sécurité d'exploitation.

Cette politique a pour objectifs :

- D'assurer le plus haut niveau de sécurité ;
- D'affirmer que la sécurité est au-delà de la toute première priorité une valeur d'entreprise ;
- D'installer une culture de sécurité renouvelée ;
- De s'inspirer des meilleures pratiques dans le ferroviaire comme dans d'autres domaines industriels.

Les 6 axes de la politique sécurité P.R.I.S.M.E sont déclinés au sein de SNCF Mobilités

**1. Développer un comportement Proactif** qui vise à ce que chaque agent contribue efficacement au système d'amélioration continue en signalant à son encadrement tous les incidents et éléments précurseurs dont il a connaissance ;

**2. Installer le management par les Risques** en vue de prioriser les actions et concentrer les énergies ;

**3. Maîtriser les Interfaces entre les entités** pour travailler dans une chaîne de sécurité dont chaque maillon est essentiel et connecté aux autres, y compris les partenaires et sous-traitants ;

**4. Simplifier les procédures et la documentation** de façon à en garantir l'application systématique par les opérateurs tout en donnant du sens à l'action ;

**5. Créer les conditions Managériales** pour que chaque agent s'implique personnellement dans ses actions et ses décisions, et à son niveau de responsabilité, pour réduire au maximum le risque (gravité et occurrence) d'accident ;

**6. Se doter des outils et Équipements les plus innovants** pour apporter à chaque agent un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.

Pour assurer un pilotage de la sécurité simplifié et resserré le Directeur Général Sécurité du Groupe public ferroviaire est placé directement auprès du Directoire SNCF EPIC et des présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilités. La coordination de la sécurité permet ainsi d'améliorer la sécurité aux interfaces.

### La sécurité de l'exploitation ferroviaire

SNCF Mobilités respecte et valorise les obligations réglementaires définies par les États où elle exerce ses activités. L'organisation et le management qu'elle met en place pour y satisfaire sont soumis aux autorités nationales de sécurité correspondantes (en France, l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire - EPSF) en vue de la délivrance de certificats de sécurité pour les activités d'entreprise ferroviaire. Les systèmes, sous-systèmes et dispositifs de sécurité sont définis et conçus avec une exigence de sécurité propre à SNCF Mobilités et dans le respect des cadres réglementaires nationaux et européen. Leur mise en service est autorisée par les autorités nationales de sécurité correspondantes.

SNCF Mobilités dispose d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) sur son périmètre au titre du management de la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Ce Système de Gestion de la Sécurité (SGS) a été soumis à l'EPSF qui a délivré le certificat de sécurité le 25 juin 2015 à SNCF Mobilités. Il a été renouvelé pour 5 ans à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2016.

SNCF Mobilités, au titre du certificat de sécurité, établit chaque année un rapport annuel de sécurité transmis à l'EPSF au plus tard le 30 juin de l'année suivante. L'EPSF rassemble l'ensemble des rapports annuels de toutes les entreprises ferroviaires et gestionnaire d'infrastructure pour réaliser un rapport annuel de sécurité sur le Réseau Ferré National (RFN) avant le 30 septembre de l'exercice suivant. Ce rapport est transmis à l'European Railway Agency (ERA).

Par ailleurs, SNCF Mobilités continue à s'impliquer fortement pour que les évolutions au niveau européen permettent le respect des exigences de sécurité, tout en contribuant au développement du mode ferroviaire.

Pour la France, le cadre réglementaire est principalement issu du code des Transports, mais aussi de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006, qui assure notamment la transposition en droit français des directives européennes du « deuxième paquet ferroviaire ». Il comprend également le décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'EPSF ainsi que le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, modifié par le décret 2010-814 du 13 juillet 2010. Quant à la loi ORTF du 8 décembre 2009, elle a instauré une Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) dont les pouvoirs ont été accrus suite à la publication de la loi n°2014-872 portant réforme ferroviaire et modifiée par l'ordonnance n°2015-855.

Afin de se conformer à ces obligations réglementaires, les entités du groupe SNCF Mobilités exerçant une activité ferroviaire ont développé des dispositifs spécifiques.

**L'organisation et le management de la sécurité de l'exploitation de l'entreprise**, intégrant les missions de transporteur et d'Entité en Charge de la Maintenance (ECM) sont définis dans une directive nationale respectée dans les entités du groupe SNCF Mobilités concernées notamment les filiales de Ermewa et de STVA.

**Le dispositif de prise en charge de la sécurité** est adapté en permanence pour bénéficier des axes de progrès identifiés, pour prendre en compte les réalités et évolutions du service et pour tenir compte des évolutions du contexte réglementaire.

**Un dispositif de bouclage spécifique** permet de s'assurer de la qualité de mise en œuvre de la politique de sécurité. Il comporte en particulier :

— Des contrôles stricts et réguliers de compétences et d'aptitudes pour les 70 000 agents intervenant dans la sécurité, dans le respect de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles de sécurité ;

— Des contrôles d'application des procédures et de qualité du management ;

— Des retours d'expérience structurés à tous les niveaux : établissement, régional, national.

**Pour consolider le pilotage des filiales et participations** de SNCF Mobilités en intégrant la maîtrise appropriée de la sécurité des activités ferroviaires, une directive a été éditée en janvier 2008. Elle précise les lignes directrices applicables par les directeurs généraux de Branche pour la prise en compte de la sécurité dans leur pilotage de leur périmètre, et comprend un guide d'évaluation relatif aux principaux processus de management de la sécurité.

En complément des dispositifs spécifiques au groupe SNCF Mobilités, l'EPIC SNCF assure pour le compte, entre autres, de SNCF Mobilités des missions mutualisées citées à l'article 5 du décret 2015-137.

Au sein de l'EPIC SNCF, trois directions concourent au dispositif de maîtrise des risques liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire :

— **La Direction Sécurité Système (DSS)** – dont les principales missions sont d'assurer les fonctions sécurité et de contribuer à la modernisation des pratiques et de la culture sécurité du Groupe SNCF, d'animer le programme PRISME, de renforcer et d'assurer les relations avec les autres entités du secteur ferroviaire (ERA, EPSF, autres entreprises ferroviaires nationales ou étrangères) ;

— **L'Inspection Générale Sécurité (IGS)** est en charge à la fois de réaliser des inspections inopinées mais également d'être à l'écoute de toute l'entreprise sur les questions de sécurité, d'identifier les signaux faibles, d'anticiper les risques et d'alerter. Pour cela elle s'appuie sur l'outil Canal Sécurité ;

— **La Direction des Audits de Sécurité (DAS) entité de la Direction Générale de l'Audit et des Risques** dont la principale mission est de fournir une **évaluation permanente** du niveau de sécurité des établissements et des différentes entités de SNCF Mobilités vu sous l'angle de la **conformité** de l'exécution des **procédures opérationnelles** de sécurité et de la **qualité** de leur **management**.

S'agissant des audits de sécurité, SNCF Mobilités a contractualisé la réalisation des missions d'audit de sécurité avec la Direction des Audits de Sécurité (DAS) précitée, certifiée ISO 9001:2008 par l'AFNOR. Le nombre d'audits et les entités concernées sont déterminés dans le cadre de la planification annuelle réalisée sur la base d'un plan d'audit défini sous l'autorité contractuelle de SNCF Mobilités qui s'étend sur 2 ans pour les audits nationaux et sur 4 ans pour les audits territoriaux. Ces audits de prescription sont intégrés dans les plans d'audits présentés au Comité d'Audits des Comptes et des Risques (CACR) de SNCF Mobilités.

Il s'agit principalement :

— Des Audits de Sécurité Nationaux Opérationnels (ASNO) qui sont des audits périodiques de conformité ;

— Des Audits de Sécurité Thématiques (AST), qui ont pour mission particulière de conduire, sous la commandite des directeurs de Produits, d'Activité ou de Métiers hiérarchiques d'établissements, des audits venant apprécier l'efficacité des actions préventives ou correctives engagées suite aux audits nationaux, et également des audits à thème portant sur la conformité de processus, de site ou de produit ;

— **Des Audits de Sécurité du Personnel concomitants aux ASNO (ASP) ;**

— **Des Audits de Conception (ASC)** qui permettent d'appréhender l'aptitude d'un système ou la capacité d'un produit ou d'un processus à satisfaire aux exigences et objectifs de sécurité prescrits.

#### **La santé et la sécurité au travail**

L'entreprise a lancé un programme ambitieux de transformation managériale de la Sécurité et la Santé au travail qui repose sur des actions managériales fortes, qui visent à réduire la gravité et la fréquence des accidents de travail. SNCF a notamment engagé des travaux pour le développement du leadership Sécurité et Santé au Travail.

La tournée nationale d'un train de la sécurité, qui a sillonné la France au printemps et qui a été visité par près de 15 000 agents du Groupe Public Ferroviaire, a permis un renouveau de la prise de conscience des risques et un renforcement de la culture sécurité ;

Les « règles qui sauvent » ont été définies pour tous les salariés avec certaines spécificités adaptées à certains métiers, elles constituent un levier d'amélioration et de protection des risques majeurs les plus courants.

La direction des Audits de Sécurité comprend également un service d'audit national de Santé et Sécurité au Travail qui permet régulièrement d'évaluer, en établissement, la qualité du management et la maîtrise opérationnelle des risques en matière de santé et sécurité au travail. Cette démarche est

déployée sous commandite de chacun des trois EPIC du Groupe public ferroviaire. La méthode d'audit et d'évaluation est en adéquation avec les exigences du code du Travail et permet une exploitation aisée des constats d'audits. Cela permet ainsi de pérenniser l'exploitation des résultats et de renforcer dans la durée le management de la santé et de la sécurité au travail.

La politique santé et sécurité au travail de SNCF Mobilités est portée par des Orientations Pluriannuelles de Prévention (OPP) déclinée annuellement en objectifs d'action et de résultats dans chacune des Directions Générales de Branches et Activités qui s'assurent de sa mise en œuvre jusqu'au niveau des établissements et entités assimilées de leur périmètre hiérarchique. Ces orientations servent de base à la construction des Plans d'Action Sécurité des Branches, Activités et Métiers et leurs établissements, cela se traduit notamment par :

- Des Plans d'Actions Sécurité et Santé au Travail (PASST) ;
- Des Programmes Annuels de prévention des risques professionnels et d'Amélioration des Conditions de Travail (PAPACT).

La politique Santé et Sécurité au Travail (SST) de SNCF Mobilités est animée par la Direction Sécurité de SNCF Mobilités en concertation avec les Branches/ Activités/Métiers, au sein des instances de coordinations et de pilotages et en coordination avec la Direction Générale de Sécurité (DGS).

L'organisation et l'animation du processus Santé et Sécurité sont définies par le Référentiel EF 00011 « Santé et Sécurité au Travail – Missions, responsabilités et principes généraux de management » de l'EPIC Mobilités.

Ce référentiel présente les délégations permettant un management de la Sécurité sur l'ensemble des Branches, Activités et Métiers de SNCF Mobilités. Ils organisent et pilotent la prévention des risques professionnels, définissent les objectifs, mettent en œuvre les actions de prévention et en vérifient l'efficacité pour leur périmètre.

Les Directeurs d'établissement assument les responsabilités de l'employeur au sens du Code du Travail. Ils sont responsables de la mise en œuvre du management de la sécurité et de la santé au travail, du respect des dispositions du Code du Travail, des mesures d'application à caractère transverse et des documents nationaux édités par SNCF Mobilités, la Branche, Activité ou Métier dont relève l'établissement.

### La sécurité de l'activité routière

Le groupe SNCF Mobilités se positionne en acteur majeur de l'activité de transport routier de voyageurs et de marchandises. Face à la croissance forte du nombre de circulations routières voyageurs, la montée des incivilités et les aléas de la circulation routière, la sécurité de l'activité routière devient un enjeu important pour cette activité portée par SNCF Voyageurs, SNCF Logistics et Keolis.

Dans le cadre de la politique de management des risques, l'accident routier mortel a été identifié comme le risque majeur de l'activité de transport routier.

L'analyse de ce risque au niveau de l'activité transport et logistique de marchandises s'est caractérisée par des travaux de cartographie du risque avec une réflexion sur les facteurs d'exposition aux risques et les axes de maîtrise. Pour conforter les résultats satisfaisants de cette analyse, une

démarche d'amélioration continue ou d'actions spécifiques réalisées en local est mise en œuvre.

Dans le cadre des travaux menés sur le périmètre des transports de voyageurs :

- Des plans d'actions sur le management de la sécurité ont été lancés ;
- Des préconisations juridiques dans le domaine de la sous-traitance ont été formulées ;
- La consolidation des pratiques managériales et la prévention du risque routier mortel pour les voyageurs ou les tiers et le retour d'expérience ont été poursuivis et renforcés au niveau de Keolis. A titre d'exemple, une campagne nationale a été déployée pour sensibiliser les voyageurs au port de la ceinture dans les cars. Cette campagne fait suite aux résultats de l'enquête terrain menée avec l'Association Prévention Routière. Elle a reçu le soutien de l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) et de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV). Elle a été largement diffusée et relayée par les différents médias. Keolis s'est également engagé pour réduire le risque d'accident de la route auprès du ministère du travail et de la sécurité routière en signant le 11 octobre 2016, la charte relative à « l'appel national en faveur de la sécurité routière ».

#### 1.2.1.2 Les risques relatifs à la sécurité incendie

L'organisation et le management de la prise en charge de la sécurité incendie au sein de SNCF Mobilités sont formalisés dans deux principaux référentiels nationaux qui précisent les missions et responsabilités des différents acteurs dans la prise en charge des questions liées à la sécurité incendie, qu'ils appartiennent à la chaîne de responsabilités ou interviennent en tant qu'experts ou conseils.

Au-delà du respect des exigences techniques et réglementaires liées à la construction et à l'entretien des bâtiments, la sécurité incendie immobilière nécessite une forte implication managériale en vue de l'atteinte des objectifs suivants :

- Assurer la sécurité contre les risques d'incendie et de panique de toutes les personnes occupant les sites à quelque titre que ce soit ;
- Protéger les biens, gérer au mieux les risques et prévoir les conditions de poursuite des activités de l'entreprise en toutes circonstances afin de garantir la continuité de service et d'éviter des pertes financières ;
- Limiter les risques de propagation d'incendie vers des tiers et les atteintes à l'environnement.

Chaque Directeur de Branche, d'Activité, de Domaine, de Direction, de Région et d'Etablissement est responsable de la sécurité incendie immobilière des locaux de son périmètre de responsabilité en tant qu'employeur et/ou exploitant selon les cas. Il est chargé principalement de décliner les directives, de désigner un Responsable Sécurité Incendie (RSI), un Correspondant National Sécurité Incendie (CNSI), interlocuteur de SNCF Immobilier et de SNCF Gares & Connexions. Il présente à chaque revue semestrielle sécurité incendie immobilière un point sur le management de la sécurité incendie de son entité.

### 1.2.1.3 Les risques liés à la sûreté des personnes et des biens

Le périmètre des risques relatifs à la sûreté s'étend des incivilités à l'attentat terroriste. Leurs conséquences relèvent de natures différentes :

- Perte de vies humaines ;
- Agression de la clientèle, du personnel ou des chaland en gare ;
- Economique :
  - de perte de recettes, lié à la fraude, soit directement, soit par désaffection de la clientèle qui considère comme un facteur d'inconfort voire d'insécurité de voyager avec des personnes qui fraudent ;
  - de détérioration voire de destruction des installations.
- Dégradation de l'image du Groupe, également précurseur de perte de recettes, si le système ferroviaire n'apparaît pas comme protégé de la délinquance et du risque terroriste.

Le niveau de menace terroriste reste très élevé sur l'ensemble du territoire et les modes opératoires potentiels se diversifient encore.

Au regard de ces menaces, l'action de la direction de la sûreté s'est notamment portée en 2017 sur :

- Le renforcement des moyens cynotechniques de détection d'explosifs ;
- La mise en œuvre des dispositions de la Loi Savary renforçant les pouvoirs des agents de la Surveillance générale ;
- L'accroissement des vidéo-patrouilles et des capacités du système de vidéo-protection ;
- Et la mise en place de dispositifs anti véhicules bélier dans les gares les plus sensibles.

Enfin, la volonté du Groupe SNCF Mobilités de se développer à l'international conduit tout naturellement à l'augmentation des missions à l'étranger. La direction de la Sûreté s'est dotée d'une structure qui pilote le volet sûreté des déplacements des personnels à l'étranger pour veiller à leur sécurité et à celle du savoir-faire de l'entreprise.

La Direction de la sûreté, localisée dans l'ÉPIC SNCF par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, porte les sujets de lutte contre le terrorisme, en liaison avec les directeurs des branches (CODIR sûreté par branche réguliers). Elle a coopéré étroitement avec les entités de SNCF Mobilités sur la lutte contre la fraude, le déploiement des mesures Vigipirate et des plans associés, les vols de métaux, les incivilités.

### 1.2.2 Les risques systèmes d'information

Les opérations du Groupe sont fortement dépendantes des systèmes d'Information. Une panne ou une atteinte à la sécurité de l'un d'entre eux pourrait nuire à sa réputation et avoir un effet négatif sur sa performance financière.

L'accélération de la transformation numérique de l'entreprise apporte indéniablement des leviers de performance mais, en corollaire, introduit une dépendance croissante des métiers et activités du Groupe aux systèmes d'information (SI) qui accentue les impacts d'un dysfonctionnement majeur du système d'information sur la production opérationnelle de l'entreprise et donc les risques liés à la sécurité de ces systèmes informatiques et télécoms. A ce phénomène de

« SI dépendance » s'ajoute un très sensible renforcement du cadre réglementaire national et européen qui poussent les entreprises, dont le Groupe SNCF, à conduire des actions de mise en conformité soutenues notamment autour des systèmes critiques et de la donnée, en particulier les données personnelles.

En 2017, les cyber-attaques du printemps ont conforté les autorités nationales (ANSSI) et européennes dans leur volonté de mieux encadrer ces activités numériques et d'imposer un renforcement de la résilience des grandes entreprises et administrations. Sur le plan de la gouvernance de cette dimension cyber sécurité, le Groupe SNCF est déjà collectivement investi au plus haut niveau sur le sujet depuis 2015 à travers son comité directeur SSI qui oriente les grands chantiers liés à cette problématique.

Les règles SSI sont définies par la politique générale de sécurité des systèmes d'information (SSI) du Groupe SNCF à travers des principes de sécurité SI déclinés dans un référentiel général et fondés sur le pilotage par les risques selon un principe d'amélioration continue et de respect des lois et réglementations.

Pour la mise en œuvre de ces directives, le RSSI Groupe anime un réseau de RSSI positionnés dans les trois EPIC et ses filiales. Chacun des RSSI pilote son activité de cyber sécurité notamment à travers une analyse des risques SSI, propose les actions et les moyens nécessaires à leur réduction et suit les plans d'actions associés.

Le contrôle en la matière entre dans le champ de la mission de contrôle SSI rattachée à la DAR qui exécute chaque année un plan de contrôles sur la cyber sécurité des activités métiers et réalise des tests techniques de façon à s'assurer de la conformité d'application et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des S.I. sur le périmètre du Groupe.

Au-delà des solutions techniques, la vigilance humaine tient souvent lieu de dernier et sans doute meilleur rempart face aux tentatives de cyber attaque. Aussi les actions de sensibilisation auprès des utilisateurs et des projets se sont poursuivies et renforcées afin que les bonnes pratiques de cyber sécurité s'imposent au quotidien. Plusieurs campagnes d'information sur les risques SSI et les bons usages ont ainsi été conduites en 2017 dans le cadre du programme baptisé « Attitude 3D ».

### 1.2.3 Les risques liés à l'Énergie

Le secteur de l'énergie connaît des mutations profondes qui posent au Groupe des défis financiers et industriels structurants pour son avenir. Pour y répondre le Groupe s'est doté d'une politique Energie ambitieuse portée par la Direction Energie elle-même rattachée à la Direction Déléguée Performance. Les objectifs sont de :

- Améliorer la performance énergie (consommation/activité) de 20% et la performance carbone (émission GES/activité) de 25% entre 2015 et 2025 ;

- Diminuer l'exposition à la volatilité des marchés et le recours aux énergies fossiles par la signature de contrats de longue durée avec des producteurs d'énergie renouvelable ;

- Développer un TER Régional hybride ;

- Installer des batteries électriques permettant notamment de stocker et exploiter l'énergie de freinage, première étape vers la « sortie du thermique » à l'instar des ambitions affichées pour l'automobile.

Depuis septembre 2016, un Comité Stratégique Énergie organise et pilote la mise en œuvre de cette politique.

La gouvernance de risque de SNCF Énergie repose en premier lieu sur un Comité des Risques dont l'objet est d'assurer le contrôle régulier du niveau de risque et – le cas échéant – de valider les méthodes de correction des risques envisagées par les opérationnels.

En ce sens, il constitue un organe de contrôle et n'a pas vocation à prendre des décisions de gestion : il appartient uniquement aux responsables opérationnels de SNCF Énergie de définir précisément les modalités de mise en œuvre de leurs actions dans le respect des recommandations et des limites contraintes imposées par le Comité des Risques. Il vient en complément des autres dispositifs de gouvernance d'entreprise mais ne se substitue à aucun.

En tant qu'organe de contrôle, il est composé des personnes suivantes :

— D'un membre portant la responsabilité du prix de gestion : la Direction générale de SNCF Énergie ;

— D'un membre portant la responsabilité de la gestion opérationnelle : le responsable du Front Office de SNCF Énergie ;

— D'un membre en charge de la finance à même de mesurer et orienter les incidences financières de l'activité : la Direction financière de SNCF Énergie ;

— De plusieurs représentants de l'actionnaire et du client à même d'évaluer et de qualifier la prise de risque liée à l'activité de SNCF Énergie (aujourd'hui les membres du Comité des Risques externes à SNCF Énergie sont : Le Directeur Général Délégué Performance du Groupe SNCF Mobilités, Le Directeur Financier du Groupe SNCF Mobilités, la Directrice Financement et Trésorerie du Groupe SNCF Mobilités, Le Directeur des Achats du Groupe SNCF Mobilités et le Directeur de l'énergie du Groupe SNCF Mobilités).

Le Comité des Risques peut adjoindre d'autres membres en fonction des sujets évoqués.

Il a pour mission :

— De définir et d'adapter la Politique de gestion des Risques ;

— De veiller à la validation par les instances de gouvernance de la Politique de gestion des Risques de SNCF Énergie ;

— De fixer les limites de prix et de volume (rythme de couverture) à prendre en compte pour chaque année de livraison ;

— De valider les solutions de réduction des risques en cas de dépassement des limites (validation de dépassements ponctuels, opérations de correction voire modification des limites) ;

— De valider la mise en place d'opérations si celles-ci sont de natures nouvelles et ce en prenant en compte les différents facteurs de risques que cette mise en place pourrait générer.

Il se réunit trimestriellement. Chaque Comité des Risques fait l'objet d'un relevé de décision validé. Les décisions du Comité des Risques sont immédiatement applicables par SNCF Énergie.

#### 1.2.4 Les risques stratégiques

SNCF Mobilités dispose d'un environnement complet de contrôle institutionnel lié à son statut d'entreprise publique (établissement public à caractère industriel et commercial de droit Français) et de maison mère d'un groupe important de sociétés. Ses activités nécessitent de nombreuses autorisations administratives qui pourraient s'avérer difficiles à obtenir, ou dont l'obtention pourrait être soumise à des conditions qui pourraient devenir significativement plus strictes. SNCF Mobilités est donc de manière générale exposé aux changements en matière de législation, de réglementation ou de politique issue du gouvernement qui pourraient avoir un impact significatif sur son statut juridique. Il est aussi exposé à d'autres évolutions de même nature pouvant produire une instabilité sociale ou une incertitude juridique susceptible d'avoir un impact sur la demande de ses produits ou services ainsi qu'un effet négatif sur ses activités ou affaires. Des changements dans la notation ou les perspectives de la République Française pourraient aussi conduire à des changements correspondants pour SNCF Mobilités.

Conformément à la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014, un contrat-cadre stratégique (*Contrat-cadre du Groupe Public Ferroviaire*) a été signé entre la SNCF et l'État français le 20 avril 2017. Mis à jour tous les trois ans pour une durée de dix ans, le contrat-cadre comprend des contrats d'exploitation (également appelés « contrats de performance ») conclus entre l'État français et SNCF Mobilités, et entre l'État français et SNCF Réseau.

Par conséquent, et en vertu de l'Article L.2141-3 du Code des transports français, SNCF Mobilités a signé le 20 avril 2017 un contrat de performance d'une durée de dix ans (Contrat pluriannuel d'objectifs entre l'État et SNCF Mobilités) (mis à jour tous les trois ans) avec l'État français. Ce contrat contient des objectifs relatifs inter alia aux objectifs de qualité des services, à une trajectoire financière, au développement du service public ferroviaire et au plan d'aménagement du territoire. La trajectoire financière contenue dans ce contrat de performance réitère celle du plan stratégique 2017-2026 préparé dans ce cadre au cours du deuxième semestre 2016.

SNCF Mobilités ne peut pas garantir que le contrat de performance ne changera pas à l'avenir, et ne comportera pas d'obligation plus restrictive pour SNCF Mobilités, en particulier des obligations de nature financière, par rapport à celles qui lui incombent actuellement. Par ailleurs, cette trajectoire financière pourrait également être remise en cause par plusieurs facteurs d'incertitude. Parmi les différents facteurs possibles d'incertitude, le contrat de performance cite notamment :

— Les conséquences des réflexions en cours ou qui pourraient être lancées en ce qui concerne l'évolution des modèles économiques des activités Voyages et Intercités ;

— La transposition du quatrième paquet ferroviaire, qui fixera les procédures d'ouverture à la concurrence, ce qui aura un impact potentiel sur les différentes activités de SNCF Mobilités, au-delà de ce qui est intégré à ce stade dans la trajectoire financière contenue dans le contrat de performance. SNCF Mobilités pourrait ne plus être en mesure de conserver sa part de marché et donc de voir ses marges évoluer, avec des conséquences sur sa stratégie et ses résultats. Pour s'y préparer, chaque activité, selon les caractéristiques des marchés sur lesquels elle opère, a lancé des plans de fidélisation et de reconquête clients.

Le contrat précise qu'une mise à jour de la trajectoire pourrait intervenir une fois que ces éléments seront stabilisés. Les incidents ou accidents dans le cadre de l'exploitation des transports sont susceptibles de ternir l'image de SNCF Mobilités. D'autres risques liés aux activités de SNCF Mobilités (y compris en dehors du secteur des transports stricto sensu) sont également identifiés comme étant susceptibles de nuire à la réputation de SNCF Mobilités. La perte d'affaire qui pourrait résulter d'une atteinte à la réputation de SNCF Mobilités pourrait avoir un impact négatif sur son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Gares & Connexions en tant qu'activité régulée doit faire valider de façon périodique par l'ARAFER le document de référence des gares (DRG) fixant notamment les tarifs de prestations rendues par l'activité. De ce fait la situation financière dépend en partie des décisions rendues par ce régulateur.

Le rapport du gouvernement français sur le développement de la gestion des gares ferroviaires de passagers devant le Parlement français conformément aux dispositions de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 relative à la nouvelle réforme du système ferroviaire en France (la Loi de réforme ferroviaire) publiée le 5 août 2014 au Journal Officiel, qui doit être rendu public dans les deux ans qui suivent la Loi de réforme ferroviaire, n'a pas encore été rendu public à la date du présent Prospectus de Base. En juillet 2016, l'ARAFER a publié une étude sur ce sujet, qui inclut plusieurs scénarios pour la cession et la gestion des gares, dont le retrait de Gares & Connexions du périmètre de SNCF Mobilités.

La transformation digitale est portée par la Direction Digitale. La réglementation pour une démarche d'ouverture des data s'accroît (Loi Lemaire et Macron) et induit un risque de désintermédiation. La maîtrise de ce risque repose sur la capacité à intégrer le digital dans les process métier et d'opérer une sélectivité dans les projets.

Ce risque de désintermédiation est de criticité élevée du fait de la puissance des acteurs en capacité de le faire. Le groupe y répond par le déploiement de Oui.sncf, de l'entrepôt de données et de l'assistant personnel de mobilité multimodal.

### 1.2.5 Les risques de financement

La Direction Financière de SNCF Mobilités assure la gestion du risque de financement du groupe SNCF Mobilités. Elle définit et met en œuvre la politique de financement, de gestion de trésorerie et de gestion des risques pouvant être couverts par des instruments financiers. Elle est garante des intérêts financiers de l'entreprise vis-à-vis des tiers publics et privés, des banques et des marchés financiers. Elle assure également la majeure partie des fonctions de financement et de gestion de trésorerie des filiales.

L'activité de gestion des risques de marché est exercée par la Direction du Financement et de la Trésorerie (DFT), rattachée à la Direction Financière de SNCF Mobilités, dans un cadre général qui fait l'objet d'un document, approuvé par le Comité d'audit, des comptes et des risques le 19 novembre 2013 et approuvé par le Président de SNCF Mobilités, et dont les principales règles concernent le risque de taux et de change, le risque de contrepartie et le risque de liquidité.

Les principes généraux de gestion des risques pouvant être couverts par instruments financiers reposent sur l'utilisation de produits simples et liquides.

Des tableaux de bord hebdomadaires, trimestriels et mensuels (à l'attention du directeur de la DFT et/ou du directeur financier) et annuels (à l'attention du Comité d'audit,

des comptes et des risques et du Conseil d'administration), permettent de contrôler le respect des principales règles de gestion et de suivre la performance économique de l'Activité. Des contrôleurs rattachés à la DFT vérifient le respect des procédures et les informations des tableaux de bord.

Au cours de l'exercice de ses activités, SNCF Mobilités est potentiellement exposé à des risques financiers :

— **Risque de taux d'intérêt:** certains endettements du Groupe SNCF Mobilités portent intérêt à des taux variables, généralement indexés sur un indice de référence du marché tel que l'EURIBOR. Toute hausse des taux d'intérêt augmenterait ses coûts de financement ainsi que le coût du refinancement de sa dette existante ou de l'obtention de nouveaux financements. Le Groupe SNCF Mobilités a recours à des instruments dérivés pour gérer activement son risque de taux d'intérêt et minimiser l'impact de ce dernier. Il surveille également les fluctuations des taux d'intérêt. Cependant, si le Groupe SNCF Mobilités ne réussit pas à minimiser ces fluctuations, elles pourraient avoir un impact négatif significatif sur la situation financière et le résultat d'exploitation du Groupe SNCF Mobilités ;

— **Risque de volatilité des devises:** le Groupe SNCF Mobilités opère à l'international et est exposé au risque de change qui découle des transactions effectuées en devises étrangères, principalement en USD et en GBP. Le risque de change existe lorsque les transactions commerciales futures ou les actifs ou les passifs comptabilisés sont libellés dans une devise qui n'est pas la devise de fonctionnement de la société qui effectue la transaction. En ce qui concerne le Groupe SNCF Mobilités, le risque de change découle principalement de ventes en USD et en GBP. Le Groupe SNCF Mobilités pourrait également être exposé aux fluctuations des taux de change dans le cadre d'investissements étrangers. Le Groupe SNCF Mobilités a recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir ou limiter le risque de fluctuation des devises lié à ces transactions. Il ne peut exister aucune garantie que les futures fluctuations dans les taux de change n'auront aucun impact négatif significatif sur les activités, la situation financière ou le résultat d'exploitation du Groupe SNCF Mobilités ;

— **Risque lié aux valeurs mobilières:** le Groupe SNCF Mobilités investit une partie de ses actifs dans des titres émis par différentes sociétés, des obligations d'État et des fonds monétaires. L'impossibilité pour l'une de ces sociétés ou l'un de ces États de procéder aux remboursements selon le calendrier prévu dans le cadre de ces titres ou une diminution significative de la valeur de marché de ces titres et/ou une volatilité sur les marchés d'actions pourraient avoir un impact négatif significatif sur le Groupe SNCF Mobilités ;

— **Risque de liquidité:** le Groupe SNCF Mobilités gère le risque de liquidité avec prudence en veillant à disposer de liquidités et de titres négociables dans des quantités suffisantes et en fonction des contrats de financement existants de SNCF Mobilités. Les marchés financiers peuvent néanmoins faire l'objet de périodes de volatilité et de manque de liquidité. Si le Groupe SNCF Mobilités n'est pas en mesure d'accéder aux marchés de capitaux ou à d'autres sources de financement à des taux compétitifs pendant une période prolongée, ses coûts de financement pourraient augmenter et il pourrait devoir réévaluer sa stratégie. L'un quelconque de ces événements pourrait avoir un impact négatif significatif sur l'activité du Groupe SNCF Mobilités, sa situation financière ou son résultat d'exploitation ;

— **Risque de contrepartie:** le Groupe SNCF Mobilités est exposé au risque de crédit en raison de la relation qu'il entretient avec les banques et autres établissements de crédit, ainsi qu'avec ses clients. Le risque de crédit avec les



établissements de crédit découle des dépôts ou des instruments financiers dérivés qui sont détenus auprès de ces sociétés. Le Groupe SNCF Mobilités gère ce risque en limitant ses relations à des sociétés qui remplissent un critère minimum de notation et qui disposent de procédures internes. Les procédures de contrôle et de signalement appliquées par SNCF Mobilités dans le cadre de son exposition au risque de contrepartie ont été renforcées en 2008, SNCF Mobilités n'avait d'ailleurs subi aucun impact à ce moment-là.

De manière générale, SNCF Mobilités ne peut pas garantir une protection totale, y compris en cas de fluctuations importantes dans les taux de change et les taux d'intérêt. Le risque de taux d'intérêt est toutefois limité par l'importance de la proportion d'obligations à taux fixe dans son portefeuille obligataire.

Le départ prochain du Royaume-Uni de l'Union européenne pourrait avoir un impact négatif sur le Groupe SNCF Mobilités. Les négociations ont commencé pour déterminer les futurs termes de la relation entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, notamment les termes des échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Les effets du Brexit dépendront des accords que le Royaume-Uni conclura pour conserver un accès aux marchés de l'Union européenne, que ce soit pendant une période de transition ou de manière plus permanente. Le Brexit pourrait avoir un impact négatif sur l'économie et les conditions de marché à l'échelle européenne ou mondiale, et il pourrait contribuer à une instabilité sur les marchés financiers internationaux et les marchés des changes, dont notamment une volatilité de la valeur de la livre sterling ou de l'euro. De plus, le Brexit pourrait conduire à une incertitude juridique et potentiellement à des lois et réglementations contradictoires.

## 1.2.6 Les risques de conformité

### 1.2.6.1 Les risques juridiques et risques assurantiers

La Direction Juridique de SNCF Mobilités dans l'exercice de ses missions qui sont principalement de protéger les intérêts du groupe SNCF Mobilités et de sécuriser ses activités en apportant appui, conseils et expertises, participe à la maîtrise des risques juridiques.

En effet, la Direction Juridique de SNCF Mobilités est chargée du conseil juridique et du suivi des procédures contentieuses de SNCF Mobilités.

Elle est assistée dans ses missions par la Direction Juridique Groupe positionnée à l'EPIC SNCF, notamment par le centre de compétences juridiques dont la mission est d'assurer, des missions juridiques mutualisées pour l'ensemble du Groupe SNCF, que ce soit dans les domaines juridiques transverses (droit social, assurances, droit immobilier, documentation juridiques) ou au niveau local au travers des délégations juridiques territoriales. La Direction Juridique de SNCF Mobilités assure le pilotage fonctionnel et la cohérence de la politique juridique de SNCF Mobilités auprès des pôles juridiques des Activités et Domaines de SNCF Mobilités.

La Direction Juridique de SNCF Mobilités est plus particulièrement chargée des missions suivantes :

- Assurer les besoins juridiques propres à la gouvernance du groupe SNCF Mobilités ;
- Accompagner et sécuriser juridiquement les activités opérationnelles de SNCF Mobilités ;
- Identifier, anticiper et prévenir les risques juridiques et gérer les contentieux impliquant SNCF Mobilités ;

— Piloter les prestations délivrées par les Centres de Compétences Juridiques de SNCF auprès de SNCF Mobilités ;

— Assurer l'appui du Comité des Engagements Entreprises (CEE) de SNCF Mobilités dans l'analyse juridique des dossiers ;

— Coordonner l'activité des pôles juridiques des Activités et Domaines et des filiales du groupe SNCF Mobilités ;

— Coordonner et implémenter le programme de conformité du groupe SNCF Mobilités en lien avec les différents acteurs du groupe SNCF Mobilités et du GPF.

Ses domaines d'intervention recouvrent notamment les périmètres juridiques suivants: le droit des affaires, le droit des sociétés, le droit des marchés, droit des contrats nationaux et internationaux, les montages contractuels complexes, les opérations de financement, les procédures collectives, le règlement amiable des litiges, la mise en place des mandats et des délégations de pouvoirs, le droit du transport national et international, les accidents collectifs, la responsabilité civile et pénale, les procédures pénales, les polices du transport ferroviaire, la lutte contre la fraude, la sûreté, la sécurité de l'exploitation ferroviaire, la concurrence et la régulation, la santé et la sécurité au travail, la responsabilité de l'employeur, l'environnement, le droit des données personnelles et le déploiement du programme de conformité du groupe SNCF Mobilités notamment au vu :

— De la loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique dite loi Sapin II ;

— Du règlement UE 2016/679 du Parlement Européen et du Conseil du 27 avril 2016 RGPD) ;

— Des sanctions internationales ;

— Du droit de la concurrence.

La structuration de cette activité a été une des actions 2017 de la Direction juridique de SNCF Mobilités.

La Direction Juridique de SNCF Mobilités anime le réseau des Directeurs Juridiques des Activités et Domaines du groupe SNCF Mobilités pour lesquels elle assure notamment un rôle de conseil et d'expertise.

Afin de garantir la coordination du traitement des contentieux dans le Groupe SNCF, la Direction Juridique de SNCF Mobilités participe au Comité Juridique Groupe (CJG), rassemblant les directeurs juridiques des trois EPIC sous l'animation du Directeur Juridique Groupe SNCF, positionné au sein de l'EPIC SNCF. Le CJG permet la concertation sur les sujets juridiques de dimension « Groupe SNCF », sur les éventuels différends au sein du Groupe SNCF, et pilote et coordonne l'élaboration des politiques de référencement des avocats et de réduction des coûts et honoraires.

Parmi les opérations 2017 de la Direction Juridique de SNCF Mobilités figurent :

— Le conseil et l'appui en mode contract manager tant de la Direction des achats Groupe pour la sécurisation des procédures de passation des marchés de SNCF Mobilités et des marchés multi EPIC du GPF que des MOA SNCF Mobilités pour le suivi de l'exécution des marchés, ainsi que la poursuite de la mise à jour des documents et actes juridiques afférents au regard des évolutions réglementaires ;

— L'élaboration d'une cartographie des risques juridiques majeurs de SNCF Mobilités.

Le pilotage des risques juridiques s'effectuent également au travers des missions relatives à la gestion des contentieux, au contrôle des risques de marchés et à la politique d'assurance.

**L'activité contentieuse** marchés suivie par la Direction Juridique de SNCF Mobilités enregistre pour l'année 2017, 8 référés précontractuels et 11 procédures au fonds.

La Direction Juridique de SNCF Mobilités intervient également sur les contentieux de responsabilité civile, ou de nature pénale impliquant la personne morale ou des salariés de SNCF Mobilités, ainsi que pour les accidents collectifs de Brétigny, Denguin, saint Aunes, Eckwersheim et Millas en relation avec la Direction Juridique du Groupe SNCF.

#### **Le Service de la Qualité et du Contrôle des Risques Marchés (SQCM)**

Le contrôle des risques de marchés a été contractualisé avec l'EPIC SNCF au titre des missions mutualisées précisées dans le décret n°2015-137. A ce titre, le groupe SNCF Mobilités bénéficie dans le cadre des opérations de marché et des engagements contractuels assimilables à des marchés, des avis préalables du service de la Qualité et du Contrôle des Risques de Marchés. Cette fonction mutualisée est rattachée à la Direction Juridique Groupe. Le service de la Qualité des Risques de Marchés apporte l'assurance que les procédures de dévolution d'un marché ou d'autres contrats sont régulières, que les conditions financières obtenues sont acceptables et que les clauses du contrat préservent les intérêts du groupe SNCF Mobilités.

#### **Les assurances**

En matière d'assurances, les entités du groupe SNCF Mobilités sont couvertes sur le marché pour les risques majeurs mettant en cause leur responsabilité civile ou affectant leurs biens. La couverture de ces risques s'étend aux pertes d'exploitation résultant d'un dommage à leurs biens.

SNCF Mobilités a confié la gestion de ses assurances à l'EPIC SNCF dans le cadre du contrat de prestations mutualisées conformément au décret d'application n°2015-137. Ainsi, l'ensemble des polices d'assurances sont souscrites au nom et pour le compte du groupe SNCF Mobilités par l'EPIC SNCF. Celles-ci s'inscrivent dans le cadre de la politique d'assurance du Groupe SNCF gérée par la Direction Déléguée Risques et Assurances, positionnée à l'EPIC SNCF au sein de la Direction Juridique Groupe SNCF.

La délégation de la politique d'assurance au Département Risques et Assurances répond à un objectif d'optimisation de la couverture au niveau du Groupe SNCF et de maîtrise des coûts en permettant de bénéficier de conditions tarifaires compétitives et d'une meilleure garantie grâce à la mutualisation au sein du Groupe SNCF.

Les principaux programmes d'assurances dont bénéficient les entités du groupe SNCF Mobilités sont :

- Le programme « Responsabilité Civile Risques Majeurs », renouvelé par appel d'offres, le 1<sup>er</sup> octobre 2014 ;
- Le programme « Flotte Automobile » renouvelé par appel d'offres le 1<sup>er</sup> janvier 2015 ;
- Le programme « Responsabilité Civile Constructions » reconfiguré le 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour tenir compte de la Réforme Ferroviaire ;
- Le programme « Dommages aux Biens » qui sera renouvelé par appel d'offres à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour une durée de 3 ans reconductible 2 fois 1 an.

De même, la gestion des sinistres a été confiée à l'EPIC SNCF dans le cadre d'un contrat de prestations. Cette dernière est réalisée par un réseau régional de 8 pôles interrégionaux Assurances Dommages intégrés à la Direction Juridique Groupe, chargés de la gestion amiable des sinistres et des réponses de principe sur les questions d'assurance.

En complément des dispositifs existants au niveau du groupe SNCF Mobilités, une captive de réassurance « SNCF Re » ayant pour finalité de réassurer pour partie les risques de dommages du Groupe SNCF, a été créée en 2012. Le transfert de risques ainsi réalisé permet de protéger le résultat du Groupe SNCF avec des couvertures et des franchises adaptées à ses propres capacités financières et à ses risques, tout en atténuant les hausses de tarif demandées par les assureurs qui voient leur part de risque potentiel diminuer.

#### **1.2.6.2 Les risques de non-respect des règles de régulation et de concurrence**

Le groupe SNCF Mobilités s'attache à mettre en place des principes de vigilance relatifs aux mécanismes de régulation et aux règles de la concurrence. Ainsi, la charte éthique du Groupe SNCF comprend notamment le respect des principes du droit de la concurrence et de régulation.

Des actions de formation, d'information et de sensibilisation au droit de la concurrence et de la régulation sont menées dans les différentes/ Activités/ Domaines de l'entreprise, spontanément ou en application des engagements pris auprès de l'Autorité de la concurrence s'agissant de l'activité Voyages. Ces actions de formation et de sensibilisation portent tant sur les règles de droit applicables que sur la coopération dont l'entreprise doit faire preuve en cas de contrôle par une autorité de régulation. La Direction de l'Audit et des Risques réalise ponctuellement des audits de contrôle des principes du droit de la concurrence.

Afin de garantir un traitement équitable des opérateurs ferroviaires, de nombreuses actions sont menées en interne et en lien avec l'ARAFER pour mettre en œuvre le droit sectoriel, notamment pour la mise en œuvre de règles de séparation comptable, l'accès aux installations de service et le traitement de la confidentialité des informations que les exploitants d'installations de service sont amenés à traiter de par leurs missions.

À cet égard, il faut souligner la dépendance de l'EPIC du niveau des tarifs fixés pour l'utilisation du réseau ferré national, lesquels sont déterminés dans le cadre légal et les discussions entre l'ARAFER et SNCF Réseau.

Dans le but de couvrir le risque de manquement avéré à la réglementation de la concurrence en France et dans le monde, Geodis a mis en place un programme de conformité (« référentiel concurrence »), intégré à sa charte éthique, diffusé à l'ensemble de ses salariés et disponible sur l'intranet Geodis.

Le référentiel concurrence comprend un guide des bonnes pratiques et des règles de conduite impératives auxquelles chaque collaborateur est tenu de se conformer en permanence.

En particulier, ce guide interdit tout échange d'informations anticoncurrentielles entre entreprises évoluant sur un même marché et met en avant les risques résultant pour l'entreprise de la mise en œuvre de telles pratiques.

Afin de prévenir un tel risque, il est ainsi interdit aux collaborateurs d'adhérer à des organisations professionnelles et de participer à des travaux sans autorisation préalable du Secrétaire Général du groupe.

En cas de participation à une réunion autorisée par le Secrétaire Général, le collaborateur se doit d'adhérer par écrit aux règles en la matière figurant dans le référentiel concurrence, lesquelles prévoit, en particulier, un processus d'alerte et de retrait en cas de discussions sur des sujets illicites au cours de ces réunions.

Enfin, Geodis dispose d'un Directeur de l'Éthique et de la Compliance, rattaché au Secrétaire Général de Geodis, en charge notamment du suivi de ces sujets.

Au niveau du périmètre Keolis, l'entreprise veille à être exemplaire en matière d'éthique des affaires et au respect des dispositions légales et réglementaires. La politique du groupe Keolis est définie par le guide éthique de conduite des affaires et les procédures dédiées au processus de réponses aux appels d'offres. Sont ainsi rappelés les exigences et enjeux associés au respect d'une concurrence libre et loyale dans le cadre légal et réglementaire s'imposant aux Entités du Groupe. Dans ce contexte le groupe Keolis a élaboré des fiches pratiques pour accompagner les collaborateurs dans leurs activités et procède à une veille réglementaire en tenant compte du devoir de vigilance qui est imposé.

#### 1.2.6.3 Les risques éthiques

Suite au renforcement de la législation juridique avec la loi SAPIN 2, le groupe SNCF Mobilités a poursuivi en 2017 sa démarche de mise en conformité qui permet de conforter le niveau de maîtrise actuel du risque.

Les travaux de cartographies des risques de corruption et d'identification des populations exposées à ces risques ont été réalisés par toutes les activités et domaines. Pour les personnes les plus exposées, des formations sont proposées par la direction de l'Éthique et de la Déontologie.

Pour l'évaluation des clients, fournisseurs et intermédiaires, la Direction de l'Éthique et de la Déontologie avec la contribution notamment de la Direction Juridique de SNCF Mobilités, a rédigé un questionnaire de « due diligence » à compléter par ses futurs cocontractants. Ce questionnaire, qui intervient en amont de la phase précontractuelle, permettra aux activités et entités du groupe de mieux appréhender le degré de probité du partenaire commercial potentiel et ainsi limiter les risques d'implication dans des agissements illicites de sa part.

Enfin, un projet de code de conduite, définissant et illustrant les différents types de comportements à proscrire comme étant susceptibles de caractériser des faits de corruption ou de trafic d'influence a été rédigé au sein de la Direction de l'Éthique et de la Déontologie avec la contribution notamment de la Direction Juridique de SNCF Mobilités. Ce code de conduite a vocation à s'appliquer au sein du Groupe Public ferroviaire et fait l'objet d'un référentiel d'appui. Les filiales peuvent reprendre en tout ou partie les développements du code de conduite en y apportant les adaptations nécessaires au regard de la nature de leurs activités.

Le développement de l'activité du groupe SNCF Mobilités à l'international l'amène à exercer des activités dans de nombreux pays qui pourraient augmenter le risque de pratiques interdites ou contraires à l'éthique.

La Branche SNCF Logistics exposée à ce risque dans le cadre de ses activités, des clients pour lesquels elle opère ou encore de son implantation géographique, a établi une

cartographie du risque de corruption pour chaque Pôle et pour la Branche, et a procédé à l'évaluation du degré de maturité des dispositifs anti-corruption existants.

Dans le cadre de l'établissement de leur plan de contrôle interne, une mise en conformité progressive à la loi Sapin 2 est prévue, chaque Pôle ayant défini à travers une feuille de route les dispositifs anti-corruption à mettre en place, en fonction de son exposition au risque, aux enjeux et aux problématiques qu'il rencontre.

Les actions menées en 2017 au sein de la Branche s'inscrivent dans la continuité de ces feuilles de route. On peut citer à titre illustratif des actions de formation ou de sensibilisation du personnel, la mise en place de dispositifs d'alerte ou le renforcement des procédures de due diligence fournisseurs.

Le groupe Keolis a lancé dès 2013 son programme de conformité. Ce programme se décline autour de trois domaines: le respect strict d'une concurrence libre et loyale, la prévention de la corruption et de la fraude et la protection des données à caractère personnel. En 2016, Keolis a réalisé une cartographie de ses risques de corruption, anticipant ainsi une des mesures de la Loi Sapin 2. Le groupe a également déployé une formation en e-learning auprès de tous ses cadres. Les actions de conformité donnent lieu à un bilan annuel établi par le Responsable Éthique & Conformité et présenté au Comité Éthique & Conformité. A la suite de cette présentation, le cas échéant, un plan d'amélioration du programme Conformité est établi pour être mis en œuvre l'année suivante.

La direction des achats groupe de SNCF, les directions des achats de KEOLIS et GEODIS, et la direction de l'éthique et de la déontologie ont finalisé un recueil de clauses applicables à tous les rapports contractuels, de qualification ou de référencement des fournisseurs du Groupe SNCF. Ces clauses ont pour objet d'obtenir la garantie que les fournisseurs adhèrent aux engagements éthiques du Groupe et qu'eux-mêmes et leurs propres fournisseurs et sous-traitants respectent les textes applicables, notamment en matière de lutte contre la corruption, de travail des mineurs ou de sécurité des travailleurs. Ce recueil dénommé charte fournisseur répond aux exigences de la loi SAPIN II sur la prévention et la lutte contre la corruption. Le fournisseur est invité à adhérer aux engagements du groupe SNCF figurant dans la charte éthique du groupe SNCF adoptée à la fin de l'année 2016.

#### 1.2.6.4 Les risques environnementaux

Les risques environnementaux peuvent être de nature diverse: il peut s'agir de pollution de l'eau et du milieu aquatique, de pollution du sol, de l'air, de nuisances au voisinage (bruit, odeurs, poussières, déchets...), d'incidence sur la biodiversité ou encore de surconsommation de ressources. Ils peuvent survenir lors de la réalisation d'activités opérationnelles, ou concerner des projets ou encore via l'intervention de prestataires sous contrat. Ces risques ont des conséquences potentielles diverses: économiques, d'image, Le management de l'environnement est défini au sein du Groupe public ferroviaire par un référentiel dédié qui précise notamment les missions et responsabilités des différentes entités du GPF dans un contexte de renforcement de la responsabilité environnementale des entreprises. Ces responsabilités sont également présentes dans les délégations de pouvoir des managers. L'organisation qui en découle s'appuie sur les principes de la norme internationale ISO 14001 et intègre donc dans un système de management global les missions de pilotage et les missions opérationnelles.

En 2016 et 2017, un vaste processus de déclinaison du référentiel général a été entrepris afin de donner des règles communes aux acteurs de l'environnement mais également aux managers, via des référentiels d'appui relatif au management environnemental – principes et outils, à la prise en compte de l'environnement dans les marchés travaux, à l'exploitation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et des installations dites « loi sur l'eau » dans les emprises ferroviaires ou à proximité et enfin celui relatif à la gestion environnementale des sites multi-occupés hors travaux.

Au niveau de chaque établissement (ou entité assimilée) des Systèmes de Management de l'Environnement (SME) se déploient selon des modalités adaptées à chaque métier ou territoire. Pour les sites industriels, la certification ISO 14001 est exigée par la ligne métier.

La direction du développement durable (3D), positionnée au sein de SNCF EPIC, est en appui pour le suivi du management environnemental du GPF. Elle assure la coordination du réseau environnemental par le biais de comités généralistes de coordination au niveau du GPF, de SNCF EPIC et de comités spécifiques: formation, eau, économie circulaire/déchets... Certains processus sont pilotés au niveau Groupe tels que la veille stratégique et réglementaire, le travail de qualification et de cotation des événements environnementaux, la formation des acteurs et le travail sur les compétences en matière d'environnement, le partage et l'archivage de données environnementales via des outils informatiques communs au Groupe.

**1.2.6.5 Les risques liés à la protection des données clients**  
SNCF Mobilités dispose d'un correspondant informatique et libertés (CIL). Il est garant du respect des règles relatives à la protection des données personnelles des salariés, clients et fournisseurs.

Le Règlement Général Européen sur la Protection des Données (RGPD) entrera en application le 25 mai 2018. Il vient remplacer en France la Loi Informatique et libertés et renforce la législation en matière de données personnelles.

Les nouvelles dispositions accroissent les droits des personnes sur leurs données et imposent des exigences assorties de fortes sanctions en cas de manquement (jusqu'à 4 % du CA annuel mondial). Le groupe SNCF Mobilités renforce ses procédures afin de garantir une traçabilité des données.

Un groupe projet s'est constitué qui s'appuyant sur la méthodologie CNIL va construire une cartographie des données personnelles et identifier les traitements de données les plus à risque. La cible visée est d'organiser les processus internes pour garantir cette traçabilité.

**1.2.6.6 Les risques liés à la réforme fiscale aux USA**  
Une réforme fiscale récemment intervenue aux USA est susceptible d'avoir des incidences pour les Activités du Groupe SNCF Mobilités. Elle présente certains aspects positifs tels que le passage du taux fédéral d'imposition des sociétés de 31 % à 21 % (auquel il faudra néanmoins rajouter le taux de chaque Etat). Elle présente aussi plusieurs contraintes telles que la baisse de la limite d'imputation des déficits (de 100 % à 80 %), une limitation de la déduction des charges financières et une imposition potentielle des flux intra-groupe.

Un groupe de travail a été constitué, par direction fiscale associant Geodis, Keolis et la branche Voyages, pour évaluer ces risques et se mettre en conformité.

La mise en conformité et la bonne gestion de la charge d'impôt est susceptible de faire évoluer notre organisation pour traiter notamment les flux transfrontaliers.

**1.2.7 Les risques liés aux Achats et Fournisseurs**  
L'identification et l'évaluation des risques achat ont été intégrées dans la gouvernance des achats du Groupe public ferroviaire. Trois axes de vigilance prioritaires ont été identifiés:

- L'application des principes de la commande publique ;
- Le respect d'engagements RSE « Responsabilité Sociétale et Environnementale » de nos fournisseurs ;
- L'anticipation des risques de défaillance fournisseurs pouvant porter préjudice tant à la performance qu'à la sécurité.

Le pilotage de la fonction assuré par la direction des achats du Groupe pour les achats majeurs du Groupe SNCF Mobilités repose sur un processus organisé d'identification et de gestion des risques.

Par ailleurs, chaque année, la direction achats du Domaine Matériel conduit, sur son périmètre achat une revue de risques impactant son plan de contrôle interne annuel.

En dernier lieu, la maturité RSE des fournisseurs est régulièrement évaluée par la direction des achats Groupe avec mise en place éventuelle de plans de progrès.

**1.2.8 Les risques liés aux activités de SNCF Immobilier**  
Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi du 04 août 2014 n°2014-872 portant réforme ferroviaire, SNCF immobilier a été créée afin de regrouper toutes les fonctions mutualisées liées à la gestion, le développement et la valorisation des biens fonciers du Groupe Public Ferroviaire (hors biens dévolus aux gares et aux infrastructures). Elle est positionnée au sein de l'EPIC SNCF.

À ce titre, SNCF Immobilier est aujourd'hui en charge de l'ensemble du processus immobilier de SNCF Mobilités qui a contractualisé l'ensemble des prestations réalisées pour son compte (entretien propriétaire, suivi administratif et comptable des facturations, contractualisation des cessions, etc...) et s'est organisé afin de réaliser les objectifs de son plan stratégique.

SNCF Immobilier a déployé son dispositif de contrôle interne par la mise en œuvre de démarches d'auto-évaluation dans ses filiales et ses Directions Immobilières Territoriales et Direction Immobilière Île-de-France.

Dans le cadre de la gestion des risques, SNCF Immobilier analyse les principaux risques liés à son activité et met en œuvre des plans d'actions.

**1.2.9 Les risques liés à la complexité technique du secteur**  
SNCF Mobilités opère dans un secteur complexe d'un point de vue technique. Des problèmes techniques imprévus pourraient conduire à des interruptions du service et à une baisse dans la ponctualité des activités de transport ferroviaire. Un recul de la ponctualité pourrait à son tour affecter la qualité perçue du service, et se traduire par une perte de clientèle, ce qui pourrait avoir un impact direct sur la performance financière.

**1.2.10 Les risques liés aux conditions climatiques**  
La survenance d'une ou de plusieurs catastrophes naturelles ou de conditions météorologiques extrêmes, qu'elles résultent ou non du changement climatique, pourrait avoir un impact négatif sur les opérations et la performance financière de SNCF Mobilités. De tels événements pourraient se traduire

par des dégâts physiques sur un ou plusieurs des biens, la fermeture temporaire de son infrastructure de transport, l'absence temporaire de main d'œuvre adéquate, la diminution temporaire des revenus et l'interruption temporaire ou à long terme de l'approvisionnement en produits et de la prestation de services de la part des fournisseurs. Ces facteurs pourraient provoquer d'autres types d'interruptions et avoir un impact négatif sur les opérations et la performance financière.

### 1.2.11 Les risques liés à la cohésion sociale du Groupe public ferroviaire

La direction cohésion et ressources humaines ferroviaire dispose d'une cartographie des risques RH dont elle assure une mise à jour régulière. Son examen est réalisé à l'occasion notamment des différents comités de direction RH. Les risques sont traités en lien avec les grands enjeux de l'entreprise en distinguant les risques structurels propres à la fonction RH (perte ou manque de compétences, professionnalisation des acteurs RH, ...), les risques liés aux projets en lien avec la conduite des chantiers de transformation RH et les risques conjoncturels et d'ouverture à la concurrence.

## 2. LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

### 2.1 DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE

Le contrôle interne comptable et financier couvre les processus qui alimentent les données comptables : production de l'information financière, arrêté des comptes et actions de communication.

Le périmètre d'application des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière comprend la société mère et l'ensemble des filiales dans les comptes consolidés (« le Groupe »). Les procédures de contrôle sont adaptées à la taille et aux activités des différentes entités.

### 2.2 LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

#### 2.2.1 Organisation générale

La production de l'information financière et comptable du groupe SNCF Mobilités est assurée par la Direction Financière. Elle coordonne l'arrêté des comptes du groupe SNCF Mobilités en s'appuyant sur les services comptables et financiers centraux, en branche et dans les filiales.

Des reportings consolidés sont établis mensuellement (sauf en janvier et en juillet). Un rapport financier intermédiaire comprenant un jeu d'états financiers résumés est publié au 30 juin et il donne lieu à un rapport de revue limitée par les auditeurs du groupe. Des états financiers complets et audités au 31 décembre font également l'objet d'une publication.

La qualité des comptes semestriels et annuels est confortée par la mise en œuvre de pré-clôtures au 31 mai et au 30 novembre audités.

Les entités comptables de l'EPIC ainsi que ses filiales sont dotées des compétences nécessaires à :

— La tenue de la comptabilité, pour les postes dont la comptabilité n'est pas mutualisée au sein de centres de services partagés comptables ;

— La révision formalisée de leurs comptes, la production de leurs états financiers individuels (le cas échéant) et du reporting financier à destination du Groupe.

Les Branches assurent l'animation comptable et financière des filiales et entités comptables de leur périmètre, notamment en relayant les instructions émises par la Direction Financière. Les Branches produisent par ailleurs un compte de résultat, un bilan, un tableau de variation de la dette nette et les analyses attenantes. Ces éléments constituent la base du reporting financier des branches à destination du Corporate de SNCF Mobilités et donnent lieu à des revues de gestion chaque mois (sauf sur les résultats de janvier et de juillet).

Les Commissaires aux Comptes informent les directeurs financiers des Branches et activités des travaux d'audit, de revue limitée et de contrôle interne qu'ils ont effectués dans les filiales et entités comptables. Des synthèses sont par la suite établies à destination de la Direction Financière et présentées au Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR). De la même façon que l'année précédente, la Direction Financière a présenté une synthèse du suivi des actions mises en œuvre pour répondre aux recommandations majeures émises par les commissaires aux comptes sur le contrôle interne.

Conformément à la loi n°2014-872 portant réforme ferroviaire, des comptes séparés en normes françaises sont établis et publiés au registre du commerce et des sociétés parallèlement aux comptes sociaux de l'EPIC SNCF Mobilités. Ces comptes séparés comprennent un bilan et un compte de résultat présentés en colonne permettant de distinguer les activités transporteurs de voyageurs et en leur sein les activités de transport de voyageurs faisant l'objet d'un contrat de service public, l'activité de transport ferroviaire de marchandises (Fret SNCF), les exploitants d'installations de services et l'activité de gestion des gares (SNCF Gares & Connexions) ainsi que les autres activités, les éliminations des flux internes entre ces activités séparées et un total correspondant aux comptes sociaux de l'EPIC SNCF Mobilités.

En outre, des comptes dissociés de gestion en IFRS sont établis annuellement par les activités/domaines de l'EPIC SNCF Mobilités. Ils comprennent a minima un bilan et un compte de résultat; ils font l'objet d'une attestation de concordance par les commissaires aux comptes. Depuis 2012, les comptes dissociés de gestion des activités SNCF Gares & Connexions et Fret SNCF sont publiés sur le site [sncf.com](http://sncf.com) dans un objectif de transparence financière.

Par ailleurs, SNCF Mobilités dispose d'un processus d'engagements formalisé sous forme de lettre d'affirmation des directeurs et responsables financiers de Branche sur la fidélité et la sincérité de l'information financière qu'ils produisent.

La Direction Financière est responsable de la production finale des comptes sociaux de SNCF Mobilités et des comptes consolidés du groupe SNCF Mobilités. Elle est garante de leur conformité aux normes comptables en vigueur et à ce titre, elle peut demander que des corrections soient portées aux comptes produits par les Branches.

La Direction Financière réalise la consolidation du groupe SNCF Mobilités en normes IFRS dans le progiciel de consolidation BFC et s'appuie sur une procédure de réconciliation déployée via un portail Internet Fenics pour garantir la maîtrise des opérations intragroupe.

#### 2.2.2 Les fonctions mutualisées du Groupe SNCF

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, suite à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, l'EPIC SNCF Mobilités sous-traite à SNCF le traitement comptable d'un certain nombre de processus comptables. Ces missions sont assurées par la Direction de la Production Comptable d'Optim'Services et par SNCF Immobilier.

Ces processus sont ceux de la Comptabilité Fournisseurs, de la Comptabilité de la Paie et de la Protection Sociale, de la Comptabilité Clients relative aux processus mutualisés, la Comptabilité des Notes de frais et de la comptabilité immobilière. Ainsi, ces directions mutualisées réalisent directement dans les comptes de SNCF Mobilités des enregistrements comptables.

### 2.2.3 Normes et plan de comptes

Le groupe SNCF Mobilités publie ses comptes consolidés selon les normes IFRS.

Il a décliné ces normes dans un corps de règles et méthodes comptables (le « manuel des normes »). Ce manuel s'applique de façon obligatoire à toutes les entités du groupe et fait l'objet d'un enrichissement constant. Les règles et méthodes sont mises à jour régulièrement, tenant compte de l'évolution des normes et interprétations comptables IFRS. Pour cela, le département Normes et Projets Comptables, au sein de la direction du contrôle financier, effectue de façon permanente un travail de veille sur les nouvelles normes en préparation ainsi qu'un travail d'animation de ses correspondants normes.

Le manuel des normes est ensuite décliné en procédures opérationnelles par chacune des branches.

Le département Normes et Projets Comptables a notamment en charge le projet de mise en œuvre des nouvelles normes IFRS 9 Instruments financiers, IFRS 15 Produits des activités ordinaires tirés des contrats avec des clients et IFRS 16 Contrats de location avec la participation des correspondants normes.

Des comités de projet et de pilotage ainsi qu'une cellule projet dédiée à la mise en œuvre opérationnelle d'IFRS 16 ont été constitués afin d'appliquer au mieux ces nouvelles normes aux comptes consolidés du groupe.

### 2.2.4 Outils de pilotage

SNCF Mobilités s'appuie sur un cycle de gestion dont l'objectif est de fixer et de suivre le niveau d'ambition économique et financière par métier et activité. Ces derniers déclinent ensuite sur leur périmètre les objectifs retenus en pilotant leurs propres entités (filiales, établissements de l'EPIC,...).

La direction générale, appuyée par la direction du contrôle de gestion au sein de la Direction Financière de SNCF Mobilités, pilote le processus à travers les différents éléments du processus de gestion. Celui-ci comporte :

— Le plan d'affaires qui définit les orientations stratégiques du Groupe sur 5 ans et sur 10 ans et s'appuie sur une maquette financière permettant de piloter les grands équilibres financiers. Les plans d'affaires des branches sont examinés et ils permettent de fixer les objectifs, notamment en matière de rentabilité, de financement des investissements et d'évolution de la dette financière nette ;

— Le budget de l'année N+1, examiné au cours des mois de novembre/décembre, et arrêté par le Conseil d'Administration avant le 31 décembre, qui fixe le niveau d'ambition pour l'année suivante ;

— Une prévision annuelle à l'automne qui permet d'actualiser les données du budget de l'année en cours et sert de socle au budget de l'année suivante.

Les revues mensuelles de gestion qui permettent de suivre de façon continue et homogène l'évolution des performances des métiers et activités et de s'assurer de leur adéquation avec les objectifs qui leur ont été fixés.

## 2.3 LA COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES

La Direction Financière de SNCF Mobilités assure en liaison avec l'EPIC SNCF, le suivi des exigences en matière de communication financière du groupe SNCF Mobilités, ainsi qu'une veille sur les obligations en matière d'information financière et de conformité normative.

Le respect des exigences s'appuie notamment sur les instructions de clôture transmises par la Direction Financière de SNCF Mobilités aux entités précisant les dates clés du processus, les exigences de fond et de forme relatives aux états financiers et rapports de gestion.

Un outil collaboratif a été mis en place en 2013, permettant de faciliter les échanges avec ses différents interlocuteurs et de centraliser la documentation relative au manuel des normes et de consolidation au sein du groupe SNCF Mobilités.

La Direction Financière de SNCF Mobilités centralise et contrôle les états envoyés par les entités du groupe SNCF Mobilités pour produire les états financiers du Groupe dans le respect des normes comptables.

Les informations financières communiquées au public par le groupe SNCF Mobilités sont mises à disposition sur le site Internet [www.sncf.com](http://www.sncf.com) dont notamment le rapport financier du Groupe SNCF Mobilités et les comptes sociaux de l'EPIC SNCF Mobilités.

SNCF Mobilités dispose également de trois programmes d'émissions de titres listés ci-dessous, dont les documents de référence et leurs mises à jour sont accessibles en ligne à l'adresse suivante : <http://www.sncf.com/fr/finance/amf>.

- Programme de titres Euro Medium Term Notes (EMTN) ;
- Programme de billets de trésorerie (NeuCP) ;
- Programme de titres Euro Commercial Paper (ECP).

En complément des missions assurées par la Direction Financière de SNCF Mobilités, la Direction Financière de SNCF coordonne la communication financière des trois EPIC et assure le suivi des exigences et une veille des obligations en matière de communication financière du Groupe SNCF.

*Le Président du Conseil d'administration*

# ENJEUX ET PERSPECTIVES

Après une année 2016 difficile (grèves, attentats, conjoncture économique française médiocre), l'année 2017 se caractérise par un rebond de l'activité dans un contexte économique plus favorable.

Toutes les activités de SNCF Mobilités progressent en 2017, grâce au développement de nouvelles offres voyageurs (OUIGO, TGV Max et Atlantique), à la bonne dynamique des activités de Geodis, avec cependant une forte pression sur la marge de l'ensemble des Freight Forwarder, et aux renouvellements et gains de contrats chez Keolis en France et à l'International.

La transformation se poursuit avec des plans ambitieux notamment, le plan Cap TER dont l'objectif est de marquer une rupture pour proposer des offres intégrées et attractives, de personnaliser et de digitaliser les services et d'offrir des voyages fiables avec des coûts de production compétitifs. Par ailleurs, une nouvelle stratégie Voyages vise à déployer une offre globale de grande vitesse polarisée qui intègre à la fois une offre low-cost (OUIGO) et une proposition à forte valeur (TGV inOUI).

Une discipline financière rigoureuse a permis à SNCF Mobilités de générer un cash-flow libre positif et de baisser son endettement net malgré un niveau record d'investissements.

Les perspectives 2018 devraient bénéficier de la poursuite de la dynamique voyageurs en France et du rebond du trafic international. Cependant, la priorité reste donnée aux mesures de promotion commerciale, à l'accélération des gains de productivité et à la poursuite d'une gestion financière rigoureuse. Ces actions volontaristes se déploient tout en poursuivant les trois priorités majeures que sont le développement du mass transit, de l'international et du digital.

SNCF Mobilités met en place trois programmes lui permettant de répondre à ses objectifs prioritaires 2018 : assurer **la sécurité** de tous avec le programme PRISME, renforcer **la robustesse** du service promis aux clients, programme H00, et fiabiliser **l'information** voyageurs, programme FIRST.

## Déclinaison par métier

**Chez Voyages SNCF**, l'année 2018 sera l'année des transformations avec le doublement de l'offre OUIGO et la transformation progressive des axes en TGV inOUI, préparation de la Grande Vitesse de demain. La croissance du chiffre d'affaires sera aussi soutenue par la montée en puissance de la distribution OUI.sncf.

**Chez TER**, les effets attendus du plan de transformation CAP TER 2020 sont amplifiés notamment en termes de reconquête commerciale, dans un contexte de poursuite des dernières négociations de conventions, et de reprise des lignes Intercités sur les Régions Centre, Grand Est, Occitanie et Nouvelle Aquitaine.

**Chez Transilien**, la priorité est donnée à l'amélioration de l'information voyageurs et au renouvellement du matériel roulant à horizon 2026.

La dynamique commerciale **chez Intercités** est confortée en valorisant les offres existantes, en développant l'activité touristique et en commercialisant l'offre « Trains + ».

Les évolutions engagées **chez SNCF Gares & Connexions** se poursuivent grâce à la dynamique commerciale des concessions et redevances en gares. L'année 2018 verra des investissements sur des sites majeurs tels que Paris Austerlitz, Paris Montparnasse ou Paris Lyon. Par ailleurs, le nouveau modèle tarifaire est toujours en cours de discussion avec l'ARAFER, dont l'avis sur les tarifs 2018-2019 est attendu au 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2018.

## Chez Keolis

En France, l'enjeu est de préserver son leadership dans le transport urbain et de réussir le lancement des nouveaux contrats gagnés en 2017.

A l'international, la priorité est accordée au redressement de la rentabilité des opérations avec la poursuite du plan de redressement de la profitabilité de Boston, la confirmation du redressement de Keolis Transit America, la mise en œuvre des plans de retournement en Allemagne, en Suède et chez Govia Thameslink Railway au Royaume-Uni.

Les Nouvelles mobilités sont quant à elles marquées par le développement de Keolis Santé avec de nouvelles acquisitions ou par le partenariat avec Navya dans les expérimentations des véhicules autonomes.

### **Chez SNCF Logistics**

Geodis maintient une croissance ambitieuse entre 2017 et 2018, avec une amélioration en termes de marge opérationnelle.

FRET lance une offre commerciale assise sur une optimisation de la capacité des trains. L'environnement de croissance modéré du Transport Ferroviaire est plutôt porté par les entreprises allemandes et italiennes, alors que le Transport Multimodal poursuit le déploiement des lignes d'autoroutes ferroviaires.

Ermewa connaît une dynamique commerciale très significative et déploie sa stratégie digitale avec des wagons connectés tout en poursuivant sa stratégie de croissance externe.



# O2— RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

<b>LE CONSEIL D'ADMINISTRATION</b>	<b>43</b>
1.1 COMPOSITION DU CONSEIL	43
1.2 MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL	45
1.3 FONCTIONNEMENT DU CONSEIL	46
1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS	47
<b>LE DISPOSITIF DES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS</b>	<b>48</b>
<b>CONTRAT PLURIANNUEL D'OBJECTIFS ENTRE L'ÉTAT ET SNCF MOBILITÉS</b>	<b>48</b>
<b>RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX</b>	<b>49</b>

# GOVERNEMENT D'ENTREPRISE

## 1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

### 1.1 COMPOSITION DU CONSEIL

Après la date de mise en œuvre de la réforme du système ferroviaire et conformément au décret d'application 2015-138, le Conseil est composé de 18 membres comprenant, outre le Président du Directoire de SNCF :

- 4 membres représentants de l'État ;
- 2 membres choisis par l'État en raison de leurs compétences ;
- 5 membres choisis par SNCF pour la représenter ;
- 6 membres représentants élus des salariés.

La durée de leur mandat est de cinq ans.

La nomination en qualité de Président du Directoire de SNCF emporte nomination en qualité de Président du Conseil d'Administration de SNCF Mobilités (Art. L. 2102-9 de la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire).

Le commissaire du Gouvernement ou à défaut le commissaire du Gouvernement adjoint, le chef de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports ou son représentant et le secrétaire du Comité Central d'Entreprise siègent au Conseil d'administration avec voix consultative.

Le secrétaire du Conseil d'administration et certains membres du Comité Exécutif assistent aux séances du Conseil. De manière ponctuelle, à la demande du Président et en fonction de l'ordre du jour, certains directeurs de SNCF ou leurs représentants assistent également aux séances du Conseil.

### Politique de diversité

Dans le respect de la loi n° 2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des Conseils d'Administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle, le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités compte aujourd'hui plus de 44 % de femmes. Ce chiffre est supérieur à l'objectif affiché par la loi Copé-Zimmermann.

Par ailleurs, le Conseil compte une large majorité de membres (72 %) ayant une expérience professionnelle démontrée dans l'un des secteurs d'activité de l'entreprise.

Quatre membres du Conseil témoignent d'une compétence démontrée en RSE dont deux grâce à une forte sensibilisation via la certification d'Administrateur de l'Institut Français des Administrateurs et de Sciences Po.

Ces indicateurs, en hausse progressive depuis 2012, témoignent de la politique de diversité volontariste insufflée par son Président quant à la composition du Conseil d'Administration de SNCF Mobilités.

## Liste des membres du Conseil, mandats et fonctions exercés:

Dans le respect de l'ordonnance n° 2017-1162 du 12 juillet 2017 portant diverses mesures de simplification et de clarification des obligations d'information à la charge des sociétés, l'ensemble des mandats et fonctions exercés dans toute société par chaque mandataire social durant l'exercice est précisé ci-après:

### Administrateurs représentants de l'État:

— GUILLAUME PEPY

- Président du Directoire SNCF,
- Président du Conseil d'Administration SNCF Mobilités,
- Administrateur indépendant de Suez

— FRANÇOIS-RÉGIS ORIZET

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 juillet 2015*

- Suppléant du président,
- Représentant de l'État nommé sur proposition du ministre chargé des Transports,
- Membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable,
- Commissaire du gouvernement du Grand port maritime de Guyane,
- Président des missions d'autorité environnementale de La Martinique, de La Guadeloupe et de Saint-Pierre et Miquelon

— NICOLE GONTIER

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 juillet 2015*

- Représentante de l'État nommée sur proposition de la ministre chargée du Développement durable,
- Membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable,
- Coordinatrice de la Mission d'Inspection Générale Territoriale de Paris – Mission d'inspection territoriale Paris

— SOLENNE LEPAGE

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 29 novembre 2012*

- Représentante de l'État nommée sur proposition du ministre chargé de l'Économie,
- Directrice de participations Agence des participations de l'État
- Administratrice ADP
- Administratrice Air-France KLM
- Administratrice RATP

— SOPHIE MANTEL

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 juillet 2015*

- Représentante de l'État nommée sur proposition du ministre chargé du Budget,
- Chef de Service, Adjointe au Directeur du Budget Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi
- Commissaire du Gouvernement au conseil d'administration de la Française des Jeux
- Administratrice PMU
- Administratrice La Poste
- Administratrice Naval Group (anciennement DCNS)

### Administrateurs choisis par l'État en raison de leurs compétences:

— MARC DEBRINCAT

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 25 février 2008*

- Nommé en qualité de représentant des usagers du transport ferroviaire de personnes ou de marchandises,
- Responsable juridique de la FNAUT,
- Associé de la SAS Relations Urbaines, agence d'architecture et d'urbanisme, Lyon

— PHILIPPE SEGRETAIN

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 juillet 2015*

- Nommé en raison de ses compétences en matière de protection de l'environnement et de mobilité

### Administrateurs choisis en qualité de représentants de SNCF:

— BÉATRICE COSSA-DUMURGIER

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 27 octobre 2017*

- Chief Executive Officer, Responsable Personal Investors, BNP Paribas,
- Présidente de Sharekhan, stock-broker, Mumbai,
- Administratrice de Banca Nazionale del Lavoro, Italie

— MERCEDES ERRA

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 juillet 2015*

- Co-fondatrice de BETC,
- Présidente Executive d'Havas Worldwide,
- Présidente du Conseil d'Administration du Musée de l'histoire de l'Immigration et Présidente du Conseil d'Administration de l'Établissement public du Palais de la Porte Dorée depuis 2012,
- Co-présidente du Comité français de Human Rights Watch,
- Conductrice de la mission de préfiguration du Comité Stratégique de la filière « Communication publicitaire »,
- Vice-présidente du conseil d'administration de la Commission nationale française pour l'Unesco,
- Administratrice du groupe Accor, de la Fondation du Collège de France, de La Fondation France Télévisions, de la Fondation Elle, du Théâtre du Châtelet et de l'Opéra-Comique

— CHRISTOPHE FANICHET

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 23 janvier 2017*

- Conseiller du Président du Directoire de SNCF

— MARIE SAVINAS

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 29 juillet 2016*

- Directrice des Ressources Humaines de SNCF

— LAURENT TREVISANI

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 29 juillet 2016*

- Directeur Général Délégué de SNCF,
- Membre du Conseil de Surveillance du GROUPE KEOLIS S.A.S.,
- Administrateur de VSC GROUPE,
- Membre du Comité de Surveillance de ORIENT EXPRESS,
- Membre du Comité Exécutif de SNCF-C6,
- Membre du Comité Stratégique de ECOMOBILITE VENTURES,
- Membre du Conseil de Surveillance de GEODIS SA,
- Director de EUROSTAR INTERNATIONAL LIMITED,

### Administrateurs élus des salariés:

— NATHALIE BONNET

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 juillet 2015*

- Représentante des salariés (parrainée par SUD Rail)

— LAURENT COOPER

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 décembre 2015*

- Représentant des salariés (parrainé par la CGT)

— PASCAL LANZILLOTTI

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 11 mars 2013*

- Représentant des salariés (parrainé par la CFDT)
- Administrateur aux conseils d'administration de SICF et Novedis

— VÉRONIQUE MARTIN

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 11 mars 2013*

- Représentante des salariés (parrainée par la CGT)

— THIERRY MARTY

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 11 mars 2013*

- Représentant des cadres (parrainé par l'UNSA-Ferroviaire)
- Administrateur de Rails & Histoire (Association pour l'Histoire des Chemins de Fer)

— XAVIER PORTAL

*Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 décembre 2015*

- Représentant des salariés (parrainé par la CGT)
- Administrateur aux conseils d'administration de SICF et Novedis

### 1.2 MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL

Conformément aux dispositions de l'article 14 du décret 2015-138 du 10 février 2015, relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités, le Conseil d'Administration définit la politique générale de SNCF Mobilités et détermine les orientations du Groupe que SNCF Mobilités constitue avec ses filiales dans le respect des obligations du contrat d'objectifs fixé avec l'État.

À ce titre, il dispose notamment des compétences suivantes :  
— « il **détermine** la structure générale de l'établissement public et du groupe qu'il constitue avec ses filiales » ;

— « il **décide** de la prise, de l'extension ou de la cession de participations financières, de la création ou de la cession de sociétés filiales. Il désigne, sur proposition du Président, les représentants de SNCF Mobilités au sein des Conseils d'Administration de ses filiales » ;

— « il **arrête** les politiques générales et les programmes généraux d'activité et d'investissement, les états prévisionnels des recettes et des dépenses, les comptes ainsi que les comptes consolidés du groupe que SNCF Mobilités constitue avec ses filiales » ;

— « il **détermine**, sous réserve des dispositions du titre V du décret 2015-138 du 10 février 2015, les conditions générales de passation des contrats, conventions et marchés et les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves » ;

— « il **adopte** le plan d'entreprise et approuve le contrat d'objectifs mentionné à l'article 5 du décret précité » ;

— « il **autorise**, dans les conditions qu'il détermine, la conclusion des conventions prévues à l'article 6 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports » ;

— « il **approuve** le rapport annuel d'activités » ;

— « il **autorise**, dans les conditions qu'il détermine, la conclusion des emprunts, la passation des marchés, conventions et mandats, les acquisitions, classements, déclassements, aliénations, échanges et constructions d'immeubles, l'occupation temporaire du domaine public géré par SNCF Mobilités, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers ; plus généralement, il fixe les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure la gestion de son patrimoine, en cohérence avec les orientations définies au sein du groupe public ferroviaire ; il accepte ou refuse les dons et les legs » ;

— « il **est tenu informé** des plans d'entreprise des sociétés filiales dont plus de la moitié du capital est détenu directement ou indirectement par SNCF Mobilités ; il est tenu informé des programmes généraux d'activité et d'investissement de ces sociétés, de leurs budgets et de leurs comptes ». Le Conseil d'Administration peut déléguer à son Président, avec faculté de subdélégation, une partie de ses pouvoirs, sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes de l'établissement et dans la limite des dépenses inscrites dans ses budgets, et de rendre compte au Conseil d'Administration de sa gestion.

Le Conseil a aussi délégué une partie de ses pouvoirs au directeur des gares conformément à l'article 25 du décret sur la n°2015-138 du 10 février 2015.

### 1.3 FONCTIONNEMENT DU CONSEIL

Le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités tient au minimum six séances ordinaires par an. Il peut également être réuni en séance extraordinaire, à la demande du commissaire du Gouvernement, de la majorité des membres du Conseil ou à l'initiative de son Président.

En vertu de l'article 18 du décret 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités, l'ordre du jour ainsi que les documents nécessaires à la bonne compréhension des points sur lesquels le conseil d'Administration est appelé à délibérer sont communiqués aux administrateurs et au commissaire du Gouvernement dix jours au moins avant la date de la séance. Si ce délai n'est pas respecté, le point ne peut être maintenu à l'ordre du jour qu'avec l'accord du commissaire du Gouvernement.

Au cours des neuf séances ordinaires et extraordinaires tenues en 2017, ont été notamment présentés les dossiers suivants :

#### Stratégie:

- Plan stratégique de Keolis;
- Point d'avancement sur le modèle économique TGV;
- Information sur le transfert de SNCF Combustible de l'EPIC SNCF à l'EPIC SNCF Mobilités;
- Positionnement de SNCF Mobilités face à l'ouverture à la concurrence;
- Stratégie globale de SNCF Logistics;
- Présentation du rapport sur la robustesse du système ferroviaire par le Comité d'Experts;
- Point d'avancement sur la mise en œuvre de CAP TER 2020;
- Point sur la stratégie de la Direction du Matériel;
- Présentation générale de la politique logement de SNCF Immobilier et de la structuration des opérations en vue de la cession d'un portefeuille d'actifs immobiliers détenu par ICF NOVEDIS;
- Situation du fret ferroviaire en France.

#### Finances, comptes, budget:

- Budget 2018;
- Présentation et arrêté des comptes consolidés et des comptes sociaux de l'exercice 2016;
- Bilan de clôture des comptes séparés de SNCF Mobilités au 31/12/2016;
- Présentation des comptes de SNCF Mobilités au 30 juin 2017;
- Versement des dividendes de SNCF Mobilités à SNCF: modalités;
- Financement du groupe: fixation des limites annuelles des pouvoirs du Président en matière de financement et d'octroi de cautions, avals et garanties.

#### Investissements, développement:

- Opération de périmètre SNCF Logistics: adossement de STVA;
- Projet de reconfiguration et de redéploiement des espaces de la gare du Nord (Paris Nord 2024);
- Point d'avancement sur le contrat IBM;
- Information sur les opérations de périmètre en cours;
- Projet industriel de branche et opération de périmètre sur la branche SNCF Logistics.

#### Conventions:

- Convention n° 2 du schéma directeur d'accessibilité;
- Renouvellement de la convention Normandie;
- Renouvellement de la convention TER Auvergne-Rhône-Alpes;
- Renouvellement de la convention TER Pays de la Loire;
- Protocole d'accord entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités déterminant les principes structurants de la future convention d'exploitation TER;
- Convention pour le transfert des lignes Intercités à TER Grand Est;
- Projet EOLE: convention de financement n° 3.

#### Opérationnel:

- Points réguliers sur la sécurité de l'exploitation et sur les travaux du Groupe de travail Sécurité;
- Présentation du rapport annuel sécurité 2016;
- Présentation et suivi du programme Rob.In (Robustesse et Information).

#### Développement durable, accessibilité et éthique:

- Rapport d'activité de la Direction de l'Éthique et de la déontologie;
- Présentation du rapport RSE.

#### Ressources Humaines:

- Point sur la GPEC de SNCF Mobilités à horizon 2021.

#### Le Conseil a également examiné les dossiers suivants:

- Conclusions du Cabinet d'expertise du CCGPF sur le Contrat TET;
- Présentation des résultats de l'auto-évaluation du Conseil;
- Constitution d'un Comité des nominations et des rémunérations et mise à jour du Règlement Intérieur du Conseil d'Administration;
- Désignation d'un Administrateur de SNCF Mobilités au Conseil d'Administration de SNCF Habitat;
- Nomination de Mme Francine ANTONI comme Directrice de SNCF Combustible.

Enfin, le Conseil a été tenu informé mensuellement par le Président des principaux événements concernant la vie du groupe SNCF Mobilités.

Il a disposé, pour chaque séance, d'un tableau de bord comportant des éléments relatifs à la qualité de production de l'EPIC, à l'analyse des produits, des résultats et de la situation financière de l'entreprise et du groupe SNCF Mobilités.

#### 1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS

Le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités est doté de cinq comités et d'une commission chargés de préparer les décisions soumises au Conseil et de compléter son information :

Le Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR) est chargé notamment d'examiner les comptes annuels et semestriels, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques. Il a tenu cinq séances consacrées notamment aux dossiers suivants :

- Présentation et arrêté des comptes consolidés et des comptes sociaux de l'exercice 2016 ;
- Présentation des comptes de SNCF Mobilités au 30 juin 2017 ;
- Bilan de clôture des comptes séparés de SNCF Mobilités au 31/12/2016 ;
- Documents prévus par la loi du 1<sup>er</sup> mars 1984 relative à la prévention des difficultés des entreprises ;
- Rapport prévu à l'article L 621-18-3 du code monétaire et financier (article 122 de la loi de sécurité financière) au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2016 ;
- Bilan d'activité 2016 de la Direction de l'Audit et des Risques ;
- Information sur l'émission publique par syndication dans le cadre du programme EMTN (Euro Medium Term Notes) de SNCF Mobilités ;
- Information sur le contrôle interne de SNCF Mobilités ;
- Rapport trésorerie et activité sur les marchés financiers en 2016 ;
- Plan d'audit 2017 des Commissaires aux Comptes ;
- Rapport 2016 assurances et sinistralité ;
- Application de l'article 17 de la loi Sapin II : point de vérification sur la mise en place des huit mesures de prévention du risque de corruption ;
- Evolution de la règle de gestion afférente aux taux de charges financières des activités ;
- Information sur la sécurité des Systèmes d'Information ;
- Evolution des normes comptables ;
- Budget 2018 ;
- Plan d'audit 2018 ;
- Actualisation de la cartographie des risques ;
- Rapport des CAC sur le contrôle interne 2017 ;
- Bilan 2017 et pré-approbation des Services Autres que le Commissariat aux Comptes pour 2018. La Commission des Marchés est saisie pour avis des

engagements contractuels concernant les marchés et leurs avenants dont le montant est égal ou supérieur à 15 M€ pour les marchés de prestations de service et à 40 M€ pour les marchés de fournitures et les marchés de travaux, y compris lorsqu'ils résultent d'un accord cadre. En 2017, elle a tenu onze séances au cours desquelles les membres de la Commission se sont prononcés sur la régularité des procédures et sur les conditions économiques concernant notamment des contrats et marchés :

— 8 dossiers relevant de la compétence du Conseil d'Administration ;

— 16 dossiers relevant du Président ou du membre du Comité exécutif concerné.

Ont été présentés pour information :

- Présentation du programme Excellence Achats ;
- Point d'information sur l'évolution du système de paiement de SNCF Mobilités ;
- Point d'information sur le suivi du marché RER NG ;
- Point d'information sur le contrat de restauration à bord ;
- Information sur le projet d'avenant 2018-2019 à la convention relative au transport des personnels du Ministère de la Défense ;
- Point d'avancement sur les marchés sans engagement de quantité relevant de la Commission des Marchés SNCF Mobilités.

Le Comité Voyageurs est chargé du suivi des conventions conclues entre SNCF Mobilités, les collectivités et les établissements publics locaux et, plus généralement, de toutes les problématiques voyageurs. En 2016, il a tenu huit séances consacrées notamment aux dossiers suivants :

- Avenants de prolongation aux conventions d'exploitation TER: Pays de la Loire, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées ;
- Projet d'extension et de reconfiguration de la Gare de Lyon Part-Dieu ;
- Projet de reconfiguration et de redéploiement des espaces de la gare du Nord ;
- Protocole de financement Transilien pour le T12 Express Massy – Evry ;
- Transilien: Convention de financement avec le STIF pour l'acquisition de 83 rames Regio2N ;
- Léman Express: présentation du contrat de coopération entre les CFF et SNCF ;
- Point d'avancement sur le modèle économique TGV ;
- Point d'avancement sur la stratégie de SNCF Voyages pour les bus longue distance ;
- Avenant et convention de financement pour l'acquisition de 9 rames Regio 2N en Île-de-France ;
- Avenant 2018 à la convention TER Bretagne.

Le Comité Transports et Logistique est chargé d'examiner l'activité et les orientations stratégiques de la Branche SNCF Logistics. Il a tenu six séances consacrées notamment aux dossiers suivants :

— Tableau de bord de la Branche et du pôle de transport ferroviaire de marchandises ;

— Démarche RSE de Geodis ;

— Train fret connecté ;

— Situation du fret ferroviaire en France.

Le Comité des Offres est chargé d'examiner et d'émettre un avis sur les offres commerciales présentées par SNCF Mobilités en fonction des seuils définis par le Conseil d'Administration en matière de contrats commerciaux dans sa délégation de pouvoirs au Président et par les sociétés du Groupe, avant approbation par leurs instances de gouvernance respectives. Pour ces derniers, seuls les dossiers majeurs pouvant avoir une incidence sur la stratégie des filiales sont examinés.

Le Comité des Offres a tenu deux séances en 2017 consacrées aux dossiers suivants :

— Présentation des principaux dossiers de Keolis pour 2017 et retour sur les réponses à appels d'offres de 2016 ;

— Réponse à l'appel d'offres pour le métro de Riyad par Keolis ;

— Réponse de Keolis à l'appel d'offres pour une franchise ferroviaire au Pays de Galles.

Le Comité des Nominations et Rémunérations est informé et examine le plan de remplacement des membres du COMEX et les principes généraux de détermination de leur rémunération. Le Comité des nominations et des rémunérations soumet au Conseil d'Administration une liste de personnalités à proposer au Conseil de Surveillance de la SNCF pour la désignation des administrateurs représentant la SNCF, visés à l'article 9 du décret n°2015-138 relatif aux statuts et missions de SNCF Mobilités. Il a tenu deux séances consacrées aux sujets suivants :

— Réorganisation managériale suite au départ de Mme Florence PARLY.

— Nouvel organigramme SNCF Mobilités.

## 2. LE DISPOSITIF DES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS

Le système de délégation de pouvoirs au sein du groupe SNCF Mobilités repose sur la chaîne suivante :

— Le Conseil d'administration délègue une partie de ses pouvoirs - avec faculté de subdélégation - à son Président ainsi que, en matière de gestion des gares, au Directeur des Gares ;

— Le Président du Conseil d'administration délègue ensuite une partie de ses pouvoirs au Directeur Général Délégué Performance, au Directeur Général Sécurité, au Directeur Général TER, aux Directeurs d'Activités Voyages et Transilien et au Directeur Général de SNCF Logistics, avec faculté de subdélégation. Les délégations accordées par le Conseil d'Administration et par le Président ainsi que celles accordées par ses n-1 sont publiées au bulletin officiel de SNCF Mobilités disponible sur le site internet sncf.com dans la rubrique profil du groupe (arrêté du 25 juin 2015).

Au sein des filiales, les responsabilités et les limites d'engagement reposent sur un dispositif constitué de délégations de pouvoirs, de délégations d'engagement et de lettre de missions.

Par ailleurs, SNCF Mobilités a mis en place un dispositif d'approbation et de suivi des engagements. Ce dispositif a pour objectifs de mieux maîtriser et contrôler ces engagements et d'en permettre une vision intégrée. Il concerne les contrats (marchés, contrats commerciaux,...), les investissements, les partenariats, les protocoles et les concours financiers tant de SNCF Mobilités que des sociétés sur lesquelles celui-ci exerce un contrôle au sens comptable.

Quatre types de comités ont été instaurés :

— Le Comité des Engagements Entreprise ;

— Le Comité des Engagements Transverses ;

— Les Comités des Engagements par Branche ou Activité ;

— Le Comité des Engagements Immobiliers qui statue sur les opérations liées au patrimoine du groupe SNCF Mobilités proposées par SNCF Immobilier.

## 3. CONTRAT PLURIANNUEL D'OBJECTIFS ENTRE L'ÉTAT ET SNCF MOBILITÉS

Ce Contrat de Performance cadrant les orientations stratégiques de SNCF Mobilités pour la période 2017-2026 a été approuvé par le Conseil d'Administration en séance du 16 décembre 2016 et signé le 20 avril 2017.

L'article L 2141-3 du code des transports, modifié par la loi n°2015-990 du 06 août 2015 dispose que SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'Entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques. Il fixe sept objectifs stratégiques que SNCF Mobilités devra poursuivre dans le cadre de l'exercice de ses missions au cours de la période contractuelle :

1. **Donner** la priorité absolue à la sécurité ferroviaire ;

2. **Améliorer** la compétitivité des services de transport de voyageurs en termes d'adaptation de l'offre, de qualité de service et de coûts ;

3. **Moderniser** les gares pour offrir une meilleure qualité de service et contribuer au développement de l'intermodalité et à la rénovation urbaine ;

4. **Poursuivre** le redressement du fret ;

5. **Développer** le capital humain ;

6. **Contribuer** à la transition énergétique et à une mobilité durable ;

7. **Maîtriser** la trajectoire financière.

Ce contrat pourra être révisé de façon triennale au cours de son exécution, pour tenir compte d'une évolution significative de l'environnement stratégique de SNCF Mobilités.

*Le Président du Conseil d'administration*



#### 4. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

En matière de rémunération des mandataires sociaux, les EPIC relèvent de l'article 3 du décret n°53 707 du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'État sur les entreprises publiques nationales, modifié par décret n°2012 915 du 26 juillet 2012. Ce décret prévoit les modalités de fixation et de publication de la rémunération des mandataires sociaux :

— leur rémunération est plafonnée à un plafond brut ;

— les éléments de rémunération et les avantages de toute nature liés à l'activité ainsi que les éléments de rémunération, indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus en raison de leur cessation d'activité ou de leur changement de fonction ou postérieurement, sont contrôlés ;

— les décisions ou approbations des ministres compétents en la matière sont rendues publiques.

La rémunération des mandataires sociaux indiquée dans le tableau ci-dessous correspond à la rémunération brute imposable. Le mandat d'administrateur est gratuit.

Au 31/12/2017		Montants versés						Montants dus		
En milliers d'euros	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluriannuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Pépy Guillaume Président du CA Dus										
Versés	450				1	451				
Total rémunérations						451				451

Au 31/12/2016		Montants versés						Montants dus		
En milliers d'euros	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluriannuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Pépy Guillaume Président du CA Dus										
Versés	450				1	451				
Total rémunérations						451				451

O3 —  
COMPTES  
CONSOLIDÉS  
ANNUELS  
DU GROUPE  
SNCF MOBILITÉS

<b>COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ</b>	<b>53</b>
<b>ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ</b>	<b>54</b>
<b>ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE</b>	<b>55</b>
<b>TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS</b>	<b>56</b>
<b>ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS</b>	<b>57</b>
<b>NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS</b>	<b>59</b>
<b>1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE</b>	<b>59</b>
1.1 APPLICATION DES IFRS	59
1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS	61
1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	61
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	62
<b>2 FAITS MARQUANTS</b>	<b>63</b>
2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2017	63
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	63
<b>3 MARGE OPÉRATIONNELLE</b>	<b>64</b>
3.1 INFORMATION SECTORIELLE	64
3.2 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	66
3.3 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE	66
<b>4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS</b>	<b>68</b>
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	68
4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE	73
4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	77
4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	83
4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES	85

<b>5 AVANTAGES DU PERSONNEL</b>	<b>89</b>
5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	89
5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	89
5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	93
5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	96
5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	99
<b>6 CAPITAUX ET FINANCEMENTS</b>	<b>99</b>
6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)	99
6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE	107
6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	113
6.4 CAPITAUX PROPRES	119
<b>7 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS</b>	<b>119</b>
7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	120
7.2 PREUVE D'IMPÔT	120
7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	122
<b>8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES</b>	<b>122</b>
8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE	122
8.2 RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTIES LIÉES	123
<b>9 ENGAGEMENTS HORS BILAN</b>	<b>123</b>
9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	123
9.2 OPÉRATIONS DE LOCATION	126
9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	126
<b>10 PÉRIMÈTRE</b>	<b>127</b>
10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	127
10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	127
10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE	127

# COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016*
Chiffre d'affaires	3	31 831	30 517
Achats et charges externes	3	-17 321	-16 752
Charges de personnel	3	-11 206	-10 944
Impôts et taxes	3	-966	-1 042
Autres produits et charges opérationnels	3	421	379
<b>Marge opérationnelle</b>		<b>2 759</b>	<b>2 158</b>
Dotations aux amortissements	4.1.4	-1 422	-1 442
Variation nette des provisions	4.5	32	162
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>1 369</b>	<b>878</b>
Résultat de cession d'actifs	4.1.5	302	138
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	31	26
Pertes de valeur	4.3	-36	149
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>1 666</b>	<b>1 191</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	39	47
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>		<b>1 705</b>	<b>1 238</b>
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-272	-279
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	-18	-21
<b>Résultat financier</b>		<b>-290</b>	<b>-301</b>
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt</b>		<b>1 415</b>	<b>937</b>
Impôt sur les résultats	7	-245	-443
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>		<b>1 170</b>	<b>494</b>
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	4.2	0	0
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>1 170</b>	<b>494</b>
<b>Résultat net - Part du groupe</b>		<b>1 136</b>	<b>511</b>
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		33	-18

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels)

Le capital est constitué d'une dotation de l'État et non d'actions. Par ailleurs, le groupe est hors champ d'application de la norme IAS 33 « Résultat par actions ». Pour ces deux raisons, aucun résultat par action n'est calculé ni présenté dans les comptes consolidés annuels du groupe.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>1 170</b>	<b>494</b>
<b>Autres éléments du résultat global :</b>			
Variation des écarts de conversion		-144	-219
Impôts sur variation des écarts de conversion		-6	17
		<b>-150</b>	<b>-203</b>
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	6	10	-1
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente		0	1
		<b>10</b>	<b>-1</b>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6	63	-20
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-6	-7
		<b>57</b>	<b>-27</b>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-27	2
<b>Total des autres éléments du résultat global recyclables</b>		<b>-110</b>	<b>-229</b>
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	-4	-64
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-5	7
		<b>-9</b>	<b>-57</b>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		0	0
<b>Total des autres éléments du résultat global non recyclables</b>		<b>-9</b>	<b>-57</b>
<b>Résultat global total de l'exercice</b>		<b>1 051</b>	<b>208</b>
<b>Résultat global total - Part du groupe</b>		<b>1 020</b>	319
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		31	-112

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

## ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Écarts d'acquisition	4.2	2 339	2 373
Immobilisations incorporelles	4.1	1 776	1 783
Immobilisations corporelles	4.1	13 546	12 803
Actifs financiers non courants	6	5 474	5 988
Titres mis en équivalence	4.2	671	653
Impôts différés actifs	7	969	872
<b>Actifs non courants</b>		<b>24 775</b>	<b>24 472</b>
Stocks et en-cours	4.4	682	661
Créances d'exploitation	4.4	6 906	6 855
<b>Actifs d'exploitation</b>		<b>7 588</b>	<b>7 516</b>
Actifs financiers courants	6	1 074	1 348
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	6 394	4 584
<b>Actifs courants</b>		<b>15 056</b>	<b>13 448</b>
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.2	1	1
<b>Total de l'actif</b>		<b>39 831</b>	<b>37 921</b>

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

## PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Capital	6.4	3 971	3 971
Réserves consolidées		188	-30
Résultat Groupe		1 136	511
<b>Capitaux propres - Part du Groupe</b>		<b>5 295</b>	<b>4 453</b>
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	134	130
<b>Capitaux Propres totaux</b>		<b>5 428</b>	<b>4 582</b>
Engagements envers le personnel non courants	5	1 572	1 577
Provisions non courantes	4.3	1 164	1 151
Passifs financiers non courants	6	15 883	15 481
Impôts différés passifs	7	373	416
<b>Passifs non courants</b>		<b>18 991</b>	<b>18 625</b>
Engagements envers le personnel courants	5	97	104
Provisions courantes	4.5	175	222
Dettes d'exploitation	4.4	10 446	10 395
<b>Passifs d'exploitation</b>		<b>10 717</b>	<b>10 721</b>
Passifs financiers courants	6	4 693	3 992
<b>Passifs courants</b>		<b>15 410</b>	<b>14 713</b>
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	1	1
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>39 831</b>	<b>37 921</b>

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Capital recyclables	Réserves non recyclables	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Actifs disponibles à la vente	Réserves nettes d'impôt des activités transférées	Résultats accumulés	Capitaux propres – Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux propres totaux
<b>Capitaux propres publiés au 31/12/2015</b>	<b>4 971</b>	<b>-320</b>	<b>-7</b>	<b>-181</b>	<b>4</b>	<b>-1</b>	<b>-141</b>	<b>4 324</b>	<b>136</b>	<b>4 461</b>
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	511	511	-18	494
Autres éléments de résultat global	-	-38	-128	-28	-1	-	3	-192	-94	-286
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>-38</b>	<b>-128</b>	<b>-28</b>	<b>-1</b>	<b>-</b>	<b>514</b>	<b>319</b>	<b>-112</b>	<b>208</b>
Dividendes versés	-	0	-	-	-	0	-126	-126	-	-126
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-50	-50
Opérations sur le capital	-1 000	-	-	-	-	-	1 000	0	0	0
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires	-	0	-2	6	0	1	-63	-58	155	97
Autres variations	-	0	0	0	0	-	-6	-7	0	-7
<b>Capitaux propres publiés au 31/12/2016</b>	<b>3 971</b>	<b>-358</b>	<b>-138</b>	<b>-204</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1 178</b>	<b>4 453</b>	<b>130</b>	<b>4 582</b>
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	1 136	1 136	33	1 170
Autres éléments de résultat global	-	-17	-132	51	10	-	-27	-116	-2	-118
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>-17</b>	<b>-132</b>	<b>51</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>1 110</b>	<b>1 020</b>	<b>31</b>	<b>1 051</b>
Dividendes versés	-	0	-	-	-	-	-110	-110	-	-110
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-19	-19
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	0	0	4	4
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires*	0	1	1	0	0	-	-82	-81	-12	-94
Autres variations	-	0	-	7	-	-	6	13	0	13
<b>Capitaux propres publiés au 31/12/2017</b>	<b>3 971</b>	<b>-375</b>	<b>-269</b>	<b>-146</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>2 101</b>	<b>5 295</b>	<b>134</b>	<b>5 428</b>

Dont variation des engagements de rachat des minoritaires d'Eurostar et de THI Factory.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.



# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
<b>Résultat net de l'exercice</b>	CR <sup>1</sup>	<b>1 170</b>	<b>494</b>
Eliminations:			
de la quote part de résultat net des entreprises mises en équivalence	CR <sup>1</sup>	-39	-47
de la charge (produit) d'impôt différé		-146	47
des amortissements, pertes de valeur et provisions		1 468	1 183
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-52	-25
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-347	-177
<b>CAF après coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>2 054</b>	<b>1 475</b>
Eliminations:			
de la charge (produit) d'impôt courant		392	397
du coût de l'endettement financier net		303	292
des produits de dividendes		-3	-9
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>2 747</b>	<b>2 155</b>
Incidence de la variation du BFR		23	-697
Impôts (décaissés) encaissés		-409	-134
Dividendes reçus		34	40
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>2 395</b>	<b>1 364</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-121	-95
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		182	136
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-2 482	-2 585
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		336	427
Nouveaux actifs financiers de concession		-1 047	-769
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.2	1 031	814
Acquisition d'actifs financiers		-27	-13
Cession d'actifs financiers		10	34
Variation des prêts et avances consentis		108	81
Variation des actifs de trésorerie		228	-210
Subventions d'investissement reçues		315	617

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>-1 467</b>	<b>-1 563</b>
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		-4	-12
Emission d'emprunts		1 810	1 187
Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP <sup>3</sup>		-393	-607
Intérêts financiers nets versés		-296	-291
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap <sup>2</sup>	-110	-126
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap <sup>2</sup>	-19	-50
Variation des dettes de trésorerie		-49	706
Variation des dérivés		-2	0
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>6</b>	<b>936</b>	<b>806</b>
Incidence de la variation des taux de change		-29	-8
Incidence des changements de principes comptables		0	-1
Incidence des variations de juste valeur		0	47
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>1 835</b>	<b>645</b>
Trésorerie d'ouverture		4 297	3 652
Trésorerie de clôture		6 132	4 297

1 – Compte de résultat consolidé

2 – Tableau de variation des capitaux propres consolidés

3 – Dont encaissements de 6 M€ sur la créance SNCF Réseau (138 M€ en 2016) et 0 M€ sur la créance CDP (0 M€ en 2016).

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

## 1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application de l'article L2141-10 du Code des transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), la société SNCF Mobilités – établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) – « est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2017 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 23 février 2018.

Les termes « le groupe SNCF Mobilités », le « Groupe » et « SNCF Mobilités » désignent la société mère EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français et ses filiales consolidées. L'établissement public (EPIC) ou la société SNCF Mobilités, « l'EPIC », « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent la société mère uniquement.

### 1.1 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe SNCF Mobilités, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2017, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne ([http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/ias/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm)).

La base de préparation des comptes consolidés 2017 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 ; ces textes sont détaillés dans un encart grisé dans chaque note annexe ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2017. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

### 1.1.1 Normes et interprétations applicables aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts sur l'exercice	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
Amendement à IAS 7 « État des flux de trésorerie »	L'amendement impose de fournir une réconciliation entre la variation des passifs financiers et leurs impacts dans la catégorie financement de l'état des flux de trésorerie.	Un tableau additionnel est fourni en note 6.1.2.7	IASB : 01/01/2017 UE : 01/01/2017 Groupe : 01/01/2017

### 1.1.2 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2017

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2017 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés annuels 2017 :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients »	Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	Analyse quasi finalisée. Des impacts limités sur la marge opérationnelle.	IASB : 01/01/2018 UE : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018
IFRS 9 « Instruments financiers »	L'objectif est de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture.	Analyse quasi finalisée. Des impacts principalement en capitaux propres d'ouverture.	IASB : 01/01/2018 UE : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018
IFRS 16 « Contrats de location »	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et va se substituer à la norme actuelle IAS 17. Elle consiste à comptabiliser chez les preneurs tous les contrats de location d'une durée supérieure à 1 an comme des contrats de location-financement par inscription d'un actif immobilisé (un droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette au passif. La comptabilisation chez le bailleur reste quant à elle similaire à IAS 17.	Analyse et recensement en cours. Méthode rétrospective simplifiée retenue. Prépondérance des locations immobilières.	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : 01/01/2019 Groupe : 01/01/2019

Dans le cadre du projet de mise en œuvre, le groupe a mené, auprès de ses métiers, des actions de communication et de formation sur les évolutions normatives, ainsi que des ateliers de travail pour identifier les points d'attention spécifiques à chaque activité.

Concernant IFRS 15, les principaux points identifiés concernent :

- les revenus tirés des activités conventionnées avec les Autorités Organisatrices de Transport ;
- les programmes de fidélité ;
- les garanties accordées dans le cadre des transports de voyageurs et de marchandises ;
- les modalités de refacturation de certaines charges ;
- les coûts d'obtention des contrats.

À l'issue des diagnostics réalisés, le Groupe s'attend, essentiellement, à des effets de présentation de certaines

charges en diminution ou non du chiffre d'affaires, les ordres de grandeur restant sensiblement similaires à ceux publiés jusqu'ici et sans conséquence sur la marge opérationnelle. Les autres impacts attendus restent limités sur la marge opérationnelle.

Concernant IFRS 9, les principaux points identifiés concernent la dépréciation des actifs financiers, dont celle des créances clients, ainsi que le traitement comptable relatif aux coûts de couverture.

Le Groupe s'attend à des impacts limités, compte tenu de sa faible exposition au risque de crédit (voir note 4.4.2) et des inefficacités historiquement constatées (voir note 4.3.4).

Concernant IFRS 16, le Groupe a identifié les typologies de contrat de location, lesquelles révèlent une prépondérance des locations immobilières suivies des locations de matériel roulant. L'année 2018 sera consacrée, entre autres, au déploiement d'un outil de suivi des contrats de location suivant la norme, à l'adaptation des processus et systèmes de collecte et de restitution de l'information et à la conduite du changement auprès des personnes concernées

## 1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS

Les modifications concernent le changement de définition de la marge opérationnelle et impactent seulement le compte de résultat consolidé. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, le groupe SNCF Mobilités a revu la détermination de l'indicateur de marge opérationnelle qui figure dans le compte de résultat consolidé.

Les reprises de provision utilisées, initialement intégrées dans le calcul de la marge opérationnelle, sont désormais présentées sur la ligne « Variation nette des provisions » du compte de résultat tout comme l'étaient déjà les reprises de provision non utilisées.

Issu d'un examen de la présentation des états financiers du Groupe, ce changement est motivé par la meilleure lisibilité qu'il donne de la marge opérationnelle :

— en reflétant le poids effectif de chaque catégorie de charges;

— en séparant, de la même façon que dans l'état de situation financière, les éléments certains (charges) des éléments incertains (provisions et reprises de provisions);

— et en corrigeant la marge opérationnelle de la perte si et lorsqu'elle se réalise.

L'effet du changement dans le compte de résultat au 31 décembre 2017 est une dégradation de la marge opérationnelle versus une amélioration de la ligne « Variation nette des provisions » de 161 M€.

La période comparative a été modifiée en conséquence conformément à IAS 8.19. Les réconciliations entre les données comparatives retraitées et les données publiées pour le compte de résultat consolidé sont présentées ci-après.

En millions d'euros	Comptes publiés 31/12/2016	Changement définition MOP	Comptes retraités 31/12/2016
Chiffre d'affaires	30 517	0	30 517
Achats et charges externes	-16 705	-46	-16 752
Charges de personnel	-10 923	-21	-10 944
Impôts et taxes	-1 036	-6	-1 042
Autres produits et charges opérationnels	431	-52	379
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>2 284</b>	<b>-125</b>	<b>2 158</b>
Dotations aux amortissements	-1 442	0	-1 442
Variation nette des provisions	36	125	162
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>878</b>	<b>0</b>	<b>878</b>

## 1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2017 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2017 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

### — La détermination des écarts d'acquisition

À l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

### — La dépréciation des actifs non financiers

Le Groupe réalise un test de perte de valeur de ses écarts d'acquisition et immobilisations incorporelles à durée de vie indéterminée au moins une fois par an. Par ailleurs, le Groupe évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque

indice qu'un actif non financier (immobilisations corporelles ou incorporelles à durée de vie déterminée) puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'utilité ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'utilité reposent, notamment, sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

### — Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques incluant taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

#### — La reconnaissance des impôts différés actifs

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfiques imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée à travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. S'il s'avérait que les résultats fiscaux futurs du Groupe étaient sensiblement différés de ceux retenus pour déterminer le montant des impôts différés actifs, le Groupe verrait à la baisse ou à la hausse le montant des actifs d'impôt différé. Cet ajustement aurait principalement une contrepartie dans le compte de résultat.

#### — Provisions pour risques liés à l'environnement

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note 4.5).

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

#### — Instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note 6.3.

### 1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

#### 1.4.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

Les sociétés contrôlées par le Groupe directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Le contrôle est défini et apprécié, conformément à IFRS 10, sur la base de trois critères : le pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Dans la pratique, le contrôle existe lorsque le Groupe détient plus de 50 % des droits de vote d'une entité (sont pris en compte les droits de vote existants et les droits de votes potentiels exerçables en substance avant la tenue des organes de direction) ou lorsque le Groupe a le pouvoir :

- sur plus de la moitié des droits de vote en vertu d'un accord avec d'autres investisseurs ;
- de diriger la politique financière et opérationnelle de l'entreprise en vertu d'un contrat ;
- de nommer ou de révoquer la majorité des membres du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent ;
- de réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

Sont comptabilisés pour leur quote-part d'actifs et de passifs et d'éléments de résultat, après élimination des opérations réciproques, les partenariats qualifiés d'opérations conjointes (« joint operations ») au sens de la norme IFRS 11.

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

— Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.

— Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2017. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note 10.

#### 1.4.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

— les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice ;

— les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice ;

— les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Écarts de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Écarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

## 2. FAITS MARQUANTS

### 2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2017

#### 2.1.1 Nouvelle définition de la marge opérationnelle (MOP)

Le groupe SNCF Mobilités a décidé de modifier la détermination de la marge opérationnelle à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Dorénavant les reprises de provisions utilisées, initialement classées au sein de la marge opérationnelle, sont comprises dans le poste « Variation nette des provisions » du compte de résultat. Ce changement de présentation entraîne une baisse de 161 M€ de la MOP au 31 décembre 2017 (125 M€ au 31 décembre 2016) compensée par une hausse du poste « Variation nette des provisions » pour le même montant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

#### 2.1.2 Cession de STVA

Le groupe SNCF Mobilités a procédé à la cession de STVA sur le deuxième semestre 2017.

Au 30 juin 2017, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette filiale ont été reclassés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. Ils sont sortis du bilan depuis. La cession a entraîné une plus-value de 63 M€ comptabilisée sur la ligne « Résultat de cession d'actifs » du compte de résultat consolidé. Les informations détaillées sont données en note 4.1.5 des comptes consolidés annuels.

#### 2.1.3 Nouveau découpage sectoriel

La publication du décret 2016-1468 du 28 octobre 2016 a pour conséquence, à compter du 1<sup>er</sup> Janvier 2017, d'ajuster le positionnement de SNCF Gares & Connexions au sein de SNCF Mobilités en créant un métier de plein exercice. Il en résulte une modification de l'information sectorielle pour présenter ce métier à part. Par ailleurs, le regroupement SNCF Voyageurs n'existant plus, les secteurs qui le composaient sont également présentés séparément (voir note 3 des comptes consolidés annuels).

#### 2.1.4 Émission d'un emprunt obligataire

SNCF Mobilités a émis en date du 2 février 2017 un emprunt obligataire pour un montant de 1 milliard d'euros sur douze ans à taux fixe swappé à taux variable pour la moitié du montant. Cet emprunt et le swap échoient le 2 février 2029. Par ailleurs, SNCF Mobilités a vendu une swaption pour revenir à taux fixe à hauteur de 250 M€ échéance 26 février 2018. Une seconde tranche de 300 M€ adossée à un swap à taux variable a été émise le 31 mai 2017.

#### 2.1.5 Diminution de la Contribution de Solidarité Territoriale (CST)

Par courrier adressé au Président de SNCF Mobilités, en date du 13 février 2017, le Premier Ministre a décidé de baisser, dès 2017 et jusqu'à 2022, la CST payée par SNCF Mobilités. La baisse cumulée s'élève à 420 M€ et impacte la marge opérationnelle au compte de résultat.

Cette décision est prise dans le contexte d'une réorganisation des trains d'équilibre du territoire (TET) dans la continuité de la feuille de route présentée par le Gouvernement le 7 juillet 2015 et ponctuée par une nouvelle convention 2016-2020 équilibrée sur la période. Elle est cohérente avec les recommandations de la Cour des comptes du 13 février 2015 pour une diminution du poids de la contribution de SNCF Mobilités au financement des TET.

Elle n'est compensée ni par une augmentation de charges pour SNCF Mobilités ni par une diminution de compensations

financières à recevoir de l'État au titre des TET, la trajectoire financière de la convention signée avec Intercités n'étant pas remise en cause.

Au 31 décembre 2017, la Loi de Finances pour 2017 étant modifiée compte tenu du courrier du Premier Ministre, la charge de CST est de 40 M€, entraînant une amélioration de la marge opérationnelle de 50 M€ par rapport au 31 décembre 2016 où le montant de CST comptabilisé était de 90 M€.

### 2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

#### 2.2.1 Décision de la cour d'appel de Paris

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe prend acte de la décision et étudie la possibilité d'un éventuel pourvoi en cassation.

Le Groupe ayant tiré les conséquences dans ses comptes de la condamnation prononcée par le Conseil de Prud'hommes de Paris le 21 septembre 2015, les impacts de l'arrêt sont non significatifs sur la provision au 31 décembre 2017 (voir note 4.5.2).

#### 2.2.2 Nouveau découpage sectoriel

Une nouvelle organisation en 6 métiers a été mise en place. Le découpage sectoriel qui en résulte est effectif à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 avec les modifications suivantes :

— La création d'un métier « Mobilités quotidiennes » réparti en trois secteurs Transilien, TER, et Keolis. Transilien et TER étaient précédemment regroupés avec Intercités dans le métier SNCF Transilien, TER, Intercités. Keolis était présenté comme un métier et un secteur à part.

— La création d'un métier « Longue distance OUI SNCF » dans lequel figurent, d'une part, l'ancien métier « Voyages SNCF » et, d'autre part, Intercités précédemment inclus dans le métier SNCF Transilien, TER, Intercités.

#### 2.2.3 Rapport de Monsieur Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire

Monsieur Spinetta a remis le jeudi 15 février 2018 le rapport commandé par le Premier ministre mi-octobre 2017 sur l'avenir du transport ferroviaire. Jean-Cyril Spinetta a conduit ces trois derniers mois une vaste mission de concertation visant, comme l'indiquait sa lettre de mission, à fournir au gouvernement les éléments en vue de la préparation d'une « stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant ».

Comme l'a expliqué la ministre des Transports, Elisabeth Borne, ce rapport constitue « l'une des briques » de la loi d'orientation des mobilités qu'elle présentera en Conseil des ministres au printemps. Le gouvernement initie, dès les prochains jours qui suivent la remise du rapport, une « première phase de concertation » avec les organisations syndicales, la direction de SNCF, les Régions et les usagers.

Les dispositions législatives qui seront en fine retenues pourront avoir des conséquences sur les états financiers du Groupe.

#### 2.2.4 Avis de l'ARAFER n° 2018-004 du 22 janvier 2018

Le 22 janvier 2018, l'ARAFER a adopté un avis portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018. L'avis émis est favorable et sans conséquence sur les états financiers du Groupe.

### 3. MARGE OPÉRATIONNELLE

La marge opérationnelle est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation.

Le chiffre d'affaires des activités de transport est inscrit au compte de résultat sur la base de la réalisation effective et complète du transport des voyageurs et des marchandises. Le chiffre d'affaires, comptabilisé dans les systèmes lors de l'émission du titre de transport voyageurs, est régularisé en fin de période, pour tenir compte des titres de transport émis mais non utilisés, qui sont alors enregistrés dans les « produits constatés d'avance » parmi les « Dettes d'exploitation ».

En application d'IFRIC 13, les programmes de fidélité clients sont valorisés et comptabilisés à la juste valeur du coût du point non consommé en « produits constatés d'avance » parmi les dettes d'exploitation contre une diminution du chiffre d'affaires. Ces produits constatés d'avance sont repris par résultat sur la ligne « Chiffre d'affaires » au fur et à mesure que les points de fidélité sont utilisés par les clients.

Le chiffre d'affaires inclut les contributions de l'État et des Autorités Organisatrices. Elles sont composées de compensations tarifaires au titre des tarifs sociaux mis en place par l'État, et de contributions rémunérant des offres globales de service dans un cadre contractuel ou des prestations spécifiques.

Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédées dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements sociaux (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

La marge opérationnelle se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions, dépréciation...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Notamment, les dépréciations et reprises de dépréciation sur actifs d'exploitation, les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de la marge opérationnelle sur la ligne « Variation nette des provisions ». Ainsi, la marge opérationnelle est affectée lorsque la perte se réalise effectivement.

### 3.1 INFORMATION SECTORIELLE

#### 3.1.1 Détermination des secteurs présentés

Suite à la publication du décret 2016-1468 du 28 octobre 2016 qui prévoit un nouveau positionnement de l'activité de gestion des gares, SNCF Gares & Connexions est considéré et suivi comme un métier à part entière. Le groupe SNCF Mobilités est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, organisé autour de cinq métiers : SNCF Transilien, TER et Intercités ; Voyages SNCF ; SNCF Gares & Connexions ; SNCF Logistics ; Keolis.

Au sein de ces métiers, huit secteurs opérationnels sont régulièrement examinés par le Comité exécutif de SNCF Mobilités afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources. L'information comparative a été retraitée en conséquence. Ces secteurs, qui s'adressent à des segments de clientèles différents ou vendent des produits et services distincts, sont les suivants :

— SNCF Transilien, TER et Intercités : activités de transport de proximité du groupe regroupant les liaisons moyenne distance (Trains d'Équilibre du Territoire - Intercités) et les services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx) et à l'hébergement des salariés du groupe (Orfea).

— Voyages SNCF : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe (TGV, Ouigo, Eurostar, Thalys, Lyria, Ouibus, iDVRROOM, ...) et de distribution de produits liés au voyage.

— SNCF Gares & Connexions : dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs.

— SNCF Logistics composé de :

- Geodis : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics US).
- Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM) : activités de transporteurs ferroviaires, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (Fret SNCF, VIIA, Naviland Cargo et Forwardis).
- Ermewa Group : gestion et location longue durée de matériels de transport ferroviaire (wagons spécialisés, conteneurs-citernes, locomotives, engins de lignes ou de manœuvre).
- STVA : activité de logistique multimodale pour véhicules finis, neufs et d'occasion, sortie du Groupe sur le deuxième semestre 2017.

— Keolis en charge du transport public urbain de voyageurs (mass transit) dans quinze pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

Ces secteurs s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate) qui agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF Mobilités (Matériel, fonctions immobilières et autres fonctions transverses) et certaines filiales opérationnelles.



### 3.1.2 Indicateurs sectoriels

Les principaux indicateurs relatifs au bilan et au résultat suivis par la Direction pour chaque secteur sont les suivants :

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe ;
- La marge opérationnelle (MOP) ;
- Les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions

d'immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d'investissements), augmentés des nouveaux actifs en location-financement.

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne présenté ci-après est constitué des transactions entre les secteurs, éliminées sur une ligne « Inter métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

### 3.1.3 Information par secteur

31/12/2017

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Investissements nets
<b>SNCF Transilien, TER et Intercités</b>	<b>8 071</b>	<b>554</b>	<b>8 625</b>	<b>496</b>	<b>-368</b>
<b>Voyages SNCF</b>	<b>7 373</b>	<b>640</b>	<b>8 013</b>	<b>1 178</b>	<b>-798</b>
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	<b>493</b>	<b>788</b>	<b>1 281</b>	<b>220</b>	<b>-209</b>
Geodis	8 093	57	8 150	271	-125
TFMM	1 525	70	1 595	-89	-89
Ermewa Group	332	74	405	220	-199
STVA	268	0	268	7	-4
Autres	0	0	0	-3	0
Eliminations intra-métiers	0	-120	-120	0	0
<b>SNCF Logistics</b>	<b>10 218</b>	<b>82</b>	<b>10 300</b>	<b>407</b>	<b>-417</b>
<b>Keolis</b>	<b>5 295</b>	<b>106</b>	<b>5 401</b>	<b>305</b>	<b>-272</b>
<b>Corporate</b>	<b>380</b>	<b>1 827</b>	<b>2 207</b>	<b>152</b>	<b>-180</b>
<b>Inter métiers</b>	<b>0</b>	<b>-3 996</b>	<b>-3 996</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>31 831</b>	<b>0</b>	<b>31 831</b>	<b>2 759</b>	<b>-2 244</b>

31/12/2016

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Investissements nets
<b>SNCF Transilien, TER et Intercités</b>	<b>7 876</b>	<b>537</b>	<b>8 413</b>	<b>468</b>	<b>-152</b>
<b>Voyages SNCF</b>	<b>6 816</b>	<b>662</b>	<b>7 478</b>	<b>624</b>	<b>-733</b>
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	<b>443</b>	<b>794</b>	<b>1 238</b>	<b>198</b>	<b>-219</b>
Geodis	7 902	63	7 965	273	-110
TFMM	1 476	80	1 556	-102	-59
Ermewa Group	350	110	460	260	-211
STVA	312	0	312	5	-5
Autres	0	1	1	-7	0
Eliminations intra-métiers	0	-161	-161	0	0
<b>SNCF Logistics</b>	<b>10 040</b>	<b>93</b>	<b>10 133</b>	<b>429</b>	<b>-385</b>
<b>Keolis</b>	<b>4 978</b>	<b>97</b>	<b>5 075</b>	<b>276</b>	<b>-264</b>
<b>Corporate</b>	<b>364</b>	<b>1 846</b>	<b>2 210</b>	<b>164</b>	<b>-208</b>
<b>Inter métiers</b>	<b>0</b>	<b>-4 030</b>	<b>-4 030</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>30 517</b>	<b>0</b>	<b>30 517</b>	<b>2 158</b>	<b>-1 961</b>

Conformément à la norme IFRS 8 (§33), les informations relatives aux zones géographiques ne sont pas fournies en raison de leur indisponibilité et du coût excessif de leur élaboration. Par ailleurs, les passifs ne sont pas suivis par secteur par le principal décideur opérationnel.

### 3.2 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Dans le cadre de ses activités de transport régionales, transrégionales et locales, le Groupe est amené à assurer des prestations de service public (service conventionné de transport ferroviaire) pour l'État français (Autorité Organisatrice des transports des Trains d'Équilibre du Territoire) ou une collectivité publique (en France les Régions – Autorités Organisatrices des réseaux de transport régionaux y compris en Île-de-France – et les communautés urbaines et à l'international, différentes autorités publiques locales), moyennant une rémunération. Ces activités sont essentiellement opérées chez Keolis et SNCF Transilien, Régions et Intercités. Les prestations font l'objet de conventions dites d'exploitation d'une durée de 3 à 10 ans. Elles sont incluses dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12 lorsque les actifs utilisés pour la réalisation du service public sont contrôlés par l'Autorité Organisatrice (AO). Le contrôle est présumé quand les deux conditions suivantes sont remplies :

— l'AO contrôle ou régule le service public, c'est-à-dire qu'elle contrôle ou régule les services qui doivent être rendus grâce au matériel objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ; et

— l'AO contrôle l'infrastructure, c'est-à-dire a le droit de reprendre le matériel en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les infrastructures utilisées ne sont pas, dans ces cas, inscrites au bilan en tant qu'immobilisation corporelle mais figurent sous la forme d'un actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») et/ou d'un actif financier (« modèle de l'actif financier ») selon le degré d'engagement de rémunération consenti par l'AO :

— le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le Groupe, en tant que concessionnaire, reçoit un droit à facturer les usagers du service public et qu'il est payé en substance par l'usager ce qui lui fait supporter un risque de demande ;

— le « modèle de l'actif financier » s'applique quand le Groupe obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part de l'AO soit indirectement par l'intermédiaire des garanties données par l'AO sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est indépendante de la fréquentation des usagers. Les subventions d'investissement sont assimilées, dans ce cas, à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel. Le Groupe a choisi de catégoriser ces actifs financiers parmi les prêts et créances selon IAS 39 et de les comptabiliser au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

IFRIC 12 s'applique de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 pour les investissements réalisés après la conclusion des dites conventions. Les investissements antérieurs restent comptabilisés en immobilisations corporelles.

Les transactions avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variations
Prestations avec les AO (Régions et STIF)	4 538	4 354	184
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	299	346	-47
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	48	48	0
<b>Effets sur le chiffre d'affaires</b>	<b>4 885</b>	<b>4 747</b>	<b>138</b>
Nouveaux actifs financiers de concession	-1 047	-769	-278
Encaissements sur actifs financiers de concession	1 031	814	217
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	315	617	-302
<b>Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>299</b>	<b>661</b>	<b>-363</b>
Actifs incorporels de concession	56	44	12
Actifs financiers de concession non courants	1 195	1 227	-32
<b>Effets sur les actifs non courants</b>	<b>1 252</b>	<b>1 272</b>	<b>-20</b>

### 3.3 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE

#### 3.3.1 Achats et charges externes

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016*	Variations
Sous-traitance	-5 889	-5 730	-159
Péages envers SNCF Réseau	-3 758	-3 702	-56
Péages Eurotunnel et autres	-673	-546	-127
Achats et charges externes	-5 998	-5 784	-214
Énergies de traction et carburant	-1 003	-990	-14
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-17 321</b>	<b>-16 752</b>	<b>-569</b>

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2)

Les comptes consolidés du Groupe sont audités par les commissaires aux comptes EY et PWC. Le détail de leurs honoraires au titre des travaux réalisés pour la société mère et ses filiales françaises, inclus dans la ligne « Achats et charges externes », est le suivant. L'information n'est pas requise par les IFRS, mais donnée en application du règlement n°2016-09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC) instance française de régulation comptable.

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	E&Y	PWC	E&Y	PWC
<b>Certification des comptes</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>	<b>-3</b>
Société mère	-1	-2	-1	-1
Filiales françaises	-3	-2	-3	-2
<b>Services autres que la certification (SACC)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	0	0	0	-1
<b>Total</b>	<b>-5</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>

Les SACC comprennent principalement des attestations de concordance, des audits contractuels et des procédures convenues.

### 3.3.2 Charges de personnel et effectifs

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel. A compter du 1er janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le DIF a été remplacé par le Compte Personnel de Formation (CPF). Les droits acquis au titre du DIF jusqu'au 31 décembre 2014 seront toutefois conservés par les salariés et pourront être mobilisés jusqu'au 1er janvier 2021.

Le compte personnel de formation est comptabilisé en heures et mobilisé par le salarié, afin de se constituer un capital de temps de formation qu'il pourra utiliser à son initiative avec ou sans l'accord de son employeur selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, a lieu ou non sur le temps de travail.

Ce compte est rattaché à la personne (et non pas au contrat de travail) et le suit tout au long de sa vie professionnelle. Les heures de formation inscrites sur le compte demeurent, en effet, acquises en cas de changement de situation professionnelle ou de perte d'emploi de son titulaire.

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui jadis appliqué au DIF : les sommes versées aux organismes de formation constituent une charge de la période et ne donnent lieu à aucun provisionnement. Le cas échéant, considérant que dans la majorité des cas, la formation de ses salariés bénéficiera à son activité future, la sortie de ressources relative à son obligation de financement ne serait pas sans contrepartie pour l'entreprise.

Au 31 décembre 2017, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016*	Variation
Salaires	-10 756	-10 459	-297
Autres avantages du personnel	-1	-11	10
Participation des salariés	-33	-29	-4
Personnel détaché et intérimaire	-416	-445	29
<b>Charges de personnel</b>	<b>-11 206</b>	<b>-10 944</b>	<b>-262</b>

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2).

La ventilation des effectifs moyens par catégorie socioprofessionnelle est la suivante. Les effectifs incluent ceux des sociétés en intégration globale et la quote-part dans ceux des opérations conjointes. Sont exclus les effectifs des entités mises en équivalence. L'information n'est pas requise par les IFRS, mais par le règlement n°2016 09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC), instance de régulation comptable française. Le calcul correspond à une moyenne arithmétique des effectifs à la fin de chaque trimestre de l'année civile, en application du règlement, et non à un équivalent temps plein publié antérieurement.

Effectif moyen	31/12/2017	31/12/2016
Cadres	34 584	33 863
Maîtrises	34 387	34 173
Exécutions	132 845	133 517
<b>Total</b>	<b>201 816</b>	<b>201 553</b>

### 3.3.3 Impôts et taxes

Les impôts et taxes pris en compte dans la marge opérationnelle comprennent principalement l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), la Contribution Économique Territoriale (CET) et la Contribution de Solidarité Territoriale (CST).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises.

La CST est assise sur le montant total, déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnés, du chiffre d'affaires encaissé au cours du dernier exercice clos à la date d'exigibilité de la taxe relatif aux prestations de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnées, et des prestations commerciales.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016*	Variation
IFER	-271	-270	-1
Taxes Foncières	-105	-110	5
Contribution Économique Territoriale	-240	-248	8
Contribution de Solidarité Territoriale	-40	-90	50
Autres impôts et taxes	-310	-324	14
<b>Impôts et taxes</b>	<b>-966</b>	<b>-1 042</b>	<b>76</b>

\* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2).

### 3.3.4 Autres produits et charges opérationnels

Les autres produits et charges opérationnels sont principalement constitués du crédit d'impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012. Il a été créé pour aider les entreprises à financer leur compétitivité notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de leur fonds de roulement. Il est assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demi le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Pour 2013, le taux du crédit d'impôt est fixé à 4% de ces rémunérations puis porté à 6% pour les années suivantes. Il est passé à 7% pour l'année 2017 pour repasser à 6% en 2018 avant d'être supprimé en 2019.

Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance de crédit d'impôt correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. A l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'entreprise.

Considérant que le CICE vise à financer des dépenses en faveur de la compétitivité et que ses modalités de calcul et de paiement ne répondent pas à la définition d'un impôt sur les sociétés suivant IAS 12, il a été analysé en substance par le Groupe comme une subvention publique dans le champ d'application d'IAS 20. Dans la mesure où il est affecté par le Groupe au financement des dépenses liées au fonds de roulement, il s'agit plus précisément d'une subvention

d'exploitation dont les effets comptables sont retracés sur la ligne « Autres produits et charges opérationnels » du compte de résultat consolidé.

Au 31 décembre 2017 le poste autres produits et charges opérationnels s'élevé à 421 M€ (379 M€ au 31 décembre 2016 au lieu de 431 M€ suite au changement de définition de la MOP détaillé note 1.2). Outre la part relative au CICE, il inclut les produits à recevoir liés aux taux T1 (voir note 4.5.2).

#### 4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

##### 4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

###### 4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent principalement la clientèle, les droits au bail, licences et logiciels, ainsi que les marques acquises lors de regroupements d'entreprises. Elles sont comptabilisées à leur coût historique ou, le cas échéant, à la juste valeur à la date de prise de contrôle si ces immobilisations sont acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. Certaines sont amorties comme précisé en note 4.1.4.

En millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Concessions, brevets, logiciels	1 283	-905	378	1 166	-843	324
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	191	-135	56	161	-117	44
Autres immobilisations incorporelles	1 923	-767	1 156	1 957	-683	1 274
Immobilisations incorporelles en cours	193	-7	185	146	-5	141
<b>Total</b>	<b>3 590</b>	<b>-1 814</b>	<b>1 776</b>	<b>3 430</b>	<b>-1 647</b>	<b>1 783</b>

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
<b>Valeur nette comptable au 01/01/2016</b>	<b>307</b>	<b>48</b>	<b>1 441</b>	<b>100</b>	<b>1 896</b>
Acquisitions	31	2	31	154	218
Cessions	-1	0	-1	0	-2
Dotations aux amortissements	-130	-23	-116	0	-269
Pertes de valeur	-3	0	0	-6	-9
Variations de périmètre	1	0	11	0	12
Ecart de conversion	1	0	-83	0	-82
Autres variations	117	17	-9	-106	20
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2016</b>	<b>324</b>	<b>44</b>	<b>1 274</b>	<b>141</b>	<b>1 783</b>
Acquisitions	45	1	18	158	222
Cessions	-2	0	-2	0	-5
Dotations aux amortissements	-140	-29	-101	0	-270
Pertes de valeur	-1	0	0	-6	-6
Variations de périmètre	41	0	7	0	47
Ecart de conversion	-5	0	-37	0	-42
Autres variations	117	40	-2	-108	46
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2017</b>	<b>378</b>	<b>56</b>	<b>1 156</b>	<b>185</b>	<b>1 776</b>

## 4.1.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles du Groupe sont composées de biens remis en jouissance par l'État, de biens propres et de biens faisant l'objet de contrats de location financement.

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition. Les immobilisations produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production.

Les immobilisations acquises via un regroupement d'entreprises sont enregistrées à leur juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

Le coût de production des immobilisations produites comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisés pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les frais financiers sont capitalisés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009 suivant IAS 23 révisée. Les immobilisations corporelles ne font pas l'objet de réévaluation périodique.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

— pour le matériel roulant :

- les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;
- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;

- les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie ;

— Pour les installations fixes :

- les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;
- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

Les obligations de démantèlement du matériel roulant amianté sont comptabilisées en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (voir note 4.5).

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement au titre du financement de certaines de ses immobilisations. Les subventions reçues proviennent essentiellement des collectivités territoriales. Elles sont présentées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent.

Les modalités d'amortissement et de reprise de subvention sont précisées en note 4.1.4.

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

En millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	11 940	-5 982	5 958	11 722	-5 788	5 934
Installations techniques, Matériel et Outillage et autres immobilisations (ITMO)	3 965	-2 570	1 396	3 874	-2 535	1 338
Matériel de transport	32 633	-23 564	9 069	32 547	-23 307	9 240
Immobilisations corporelles en cours	1 202	-5	1 197	1 011	-9	1 002
<b>Total hors subventions</b>	<b>49 740</b>	<b>-32 120</b>	<b>17 620</b>	<b>49 154</b>	<b>-31 639</b>	<b>17 515</b>
Subventions d'investissements	-8 788	4 715	-4 074	-9 090	4 379	-4 712
<b>Total</b>	<b>40 952</b>	<b>-27 406</b>	<b>13 546</b>	<b>40 063</b>	<b>-27 260</b>	<b>12 803</b>

L'évolution du poste, après subventions d'investissement, s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Terrains et constructions	ITMO	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
<b>Valeur nette comptable au 01/01/2016</b>	<b>5 548</b>	<b>1 337</b>	<b>9 390</b>	<b>764</b>	<b>-4 645</b>	<b>12 394</b>
Acquisitions	19	105	1 177	897	-430	1 768
Cessions	-95	-14	-77	0	3	-183
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-344	-237	-1 067	0	361	-1 287
Pertes de valeur	276	-19	-93	-7	0	157
Variations de périmètre	62	10	13	0	-1	85
Ecart de conversion	-5	0	-134	0	0	-139
Autres variations	473	156	31	-652	0	8
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2016</b>	<b>5 934</b>	<b>1 338</b>	<b>9 240</b>	<b>1 002</b>	<b>-4 712</b>	<b>12 803</b>
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	58	4	854	0	0	916
Acquisitions	27	114	1 179	952	-336	1 937
Cessions	-62	-9	-61	0	1	-131
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-371	-265	-1 015	0	380	-1 271
Pertes de valeur	-21	1	-8	0	0	-28
Variations de périmètre	17	-1	150	0	-2	164
Ecart de conversion	-2	-9	-38	-1	0	-50
Autres variations	437	225	-378	-756	595	123
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2017</b>	<b>5 958</b>	<b>1 396</b>	<b>9 069</b>	<b>1 197</b>	<b>-4 074</b>	<b>13 546</b>
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	51	5	893	0	0	949

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.2 et 4.3.

L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2016 provient pour :

— -84 M€ de la perte de valeur constatée sur Intercités ;

— 273 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur l'UGT Gares & Connexions.

Les autres variations correspondent principalement aux flux de mise en service des immobilisations en cours vers les autres catégories d'immobilisation. Le total net de subvention est par ailleurs mouvementé sur l'exercice :

— pour 275 M€ par des reclassements intervenus au titre des accords de concession dont 31 M€ en diminution des actifs financiers de concession et 244 M€ vers les dettes d'exploitation au titre d'avances reçues des régions sur des investissements à réaliser ;

— pour -103 M€ par les reclassements des immobilisations corporelles de STVA sur la ligne « Actifs destinés à être cédés » avant sa sortie du périmètre (voir note 4.1.5) ;

— pour -11 M€ en 2017 (47 M€ en 2016) par la réévaluation à la hausse du composant démantèlement relatif au matériel roulant ferroviaire amianté en contrepartie d'une provision (voir note 4.5).

#### 4.1.2.1 Biens remis en jouissance par l'État

La Loi française d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement recodifiée dans la partie législative du Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié au groupe SNCF Mobilités.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial SNCF, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du Groupe en contrepartie d'une dotation immobilière au sein des capitaux propres.

Sous réserve des dispositions légales applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, SNCF Mobilités exerce tous les pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement public, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions ou qui font partie du domaine privé, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou être aliénés par l'établissement public à son profit.

Au 31 décembre 2017, les biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités s'élèvent à 435 M€ pour les terrains et 283 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2016, ils s'élèvent respectivement à 441 M€ et 308 M€.

#### 4.1.2.2 Biens en location

Les immobilisations louées sont comptabilisées comme des acquisitions financées par emprunt dès lors que les conditions des contrats correspondent à celles des locations financement. Les contrats de location financement sont des contrats par lesquels le groupe, en tant que preneur, récupère, en échange d'un paiement, le droit d'utiliser un actif pour une période déterminée ainsi que l'essentiel des avantages et des risques inhérents à la propriété de l'actif. Les critères d'appréciation de ces contrats sont fondés notamment sur les éléments suivants :

- le contrat prévoit le transfert obligatoire de la propriété à la fin de la période de location ;
- le contrat contient une option d'achat et les conditions de l'option sont telles que le transfert de propriété paraît hautement probable à la date de conclusion du bail ;
- la durée du contrat couvre la majeure partie de la vie économique estimée du bien loué ;
- la valeur actualisée de la somme des redevances minimales prévues au contrat est proche de la juste valeur du bien ;
- les actifs loués sont d'une nature tellement spécifique que seul le groupe peut les utiliser sans leur apporter de modifications majeures.

Les immobilisations concernées sont alors présentées à l'actif pour la valeur actualisée des paiements minimaux ou leur juste valeur si celle-ci est inférieure. Elles sont amorties selon les mêmes durées que les biens équivalents détenus en pleine propriété ou remis en jouissance lorsqu'il existe une certitude raisonnable que le Groupe en devienne propriétaire au terme du contrat de location.

Les contrats de location ne possédant pas les caractéristiques d'un contrat de location financement sont enregistrés comme des contrats de location simple et seules les redevances sont enregistrées en résultat.

#### 4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Immobilisations incorporelles	-222	-218
Immobilisations corporelles	-2 272	-2 198
<b>Total acquisitions</b>	<b>-2 494</b>	<b>-2 416</b>
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-61</i>	<i>-38</i>
<b>Acquisitions hors crédit-bail</b>	<b>-2 433</b>	<b>-2 378</b>
BFR d'investissement	-48	-207
<b>Flux d'investissement corporels et incorporels</b>	<b>-2 482</b>	<b>-2 585</b>

Les investissements de l'exercice sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 112 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités ;

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 794 M€ (dont extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, Régio2N ou Z2N, aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Rennes et Nantes, extension de la ligne de tram-train T4, prolongement EOLE ouest, création d'un pôle de bureaux à Paris Austerlitz, désaturation et valorisation quai transversal Paris Nord, modernisation de la gare Paris Montparnasse) ;

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 142 M€ (dont acquisition de TGV Duplex, rames Eurostar, nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames EOLE, Tram-Train nouvelle génération, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 336 M€ dont 76 M€ pour le matériel ferroviaire et 259 M€ pour les installations fixes.

Les investissements de l'exercice comparatif sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 96 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités ;

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 765 M€ (dont création de la ligne Tangentielle Légère Nord (TLN), création ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, modernisation de la gare Paris Montparnasse, prolongement EOLE ouest, restructuration de la gare de Bordeaux St Jean, aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Grenoble, Rennes et Lorient, aménagement de la gare de Versailles Chantiers) ;

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 176 M€ (dont acquisition de TGV Duplex, rames Eurostar, Tram-Train nouvelle génération, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 430 M€ dont 225 M€ pour le matériel ferroviaire et 205 M€ pour les installations fixes.

#### 4.1.4 Dotations aux amortissements

##### Amortissement des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles :

- sont amorties lorsque leur durée de vie est définie selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans ;
- sont amorties sur la durée de la convention pour ce qui concerne les actifs incorporels de concession ;
- ne sont pas amorties lorsque leur durée de vie est indéfinie et font l'objet d'un test de perte de valeur au moins une fois par an, selon les modalités décrites en note 4.3.

##### Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement suivant le mode linéaire. Les durées retenues sont les suivantes :

— installations fixes décomposées en composants :

	Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs,...)	Constructions simples (ateliers, entrepôts,...)
Gros œuvre	50 ans	30 ans
Clos et couvert	25 ans	30 ans
Second œuvre	25 ans	30 ans
Aménagements	15 ans	15 ans
Lots techniques	15 ans	15 ans

— matériel roulant décomposé en composants :

	TGV et Automoteurs	Voitures voyageurs	Locomotives électriques et diesel
Structure	30 ans	30 ans	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans	15 ans	Non applicable
Révision	15 ans	10 à 15 ans	15 ans

— autres immobilisations corporelles non décomposées :

Aménagements des terrains	20 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Wagons	30 ans ± 20 %
Navires	20 ans
Matériel informatique	Dégressif sur 4 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

##### Reprises des subventions d'investissement

Les subventions d'investissement sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées.

##### Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ d'IFRIC 12

Le groupe constate, dans certains cas, des passifs pour le même montant que des investissements réalisés dans le cadre de contrats de concessions qui sont hors champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. Ces passifs sont repris chaque année en fonction des dotations aux amortissements constatées sur les immobilisations auxquelles ils sont liés et sur la même ligne du compte de résultat. Ils incluent principalement un passif appelé « droit d'utilisation du concessionnaire ».

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-270	-269	-1
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-1 651	-1 651	-1
Subventions reprises en résultat	381	363	18
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	118	115	3
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>-1 422</b>	<b>-1 442</b>	<b>20</b>

#### 4.1.5 Résultat de cession d'actifs

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous du résultat opérationnel courant du fait de leur caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisation.

Dans le cadre de cessions bail, la comptabilisation du résultat de cession dépend de la nature du contrat de location.

Dans le cas d'une cession de bien débouchant sur un contrat de location financement, la plus-value de cession est différée et étalée sur la durée du contrat de location.

Dans le cas d'une cession débouchant sur un contrat de location simple les impacts diffèrent en fonction du niveau du prix de vente relativement à la juste valeur :

— Si le prix de vente est inférieur ou égal à la juste valeur, le résultat de cession est immédiatement constaté dans le compte de résultat.



— Si le prix de vente est strictement inférieur à la juste valeur avec une perte compensée par des loyers en dessous du marché, la perte est étalée et amortie sur la durée du contrat.

— Si le prix de vente est strictement supérieur à la juste valeur, l'excédent est différé et amorti sur la durée du contrat.

Les cessions d'actifs ont eu les impacts suivants en résultat :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Cession d'actifs incorporels	1	9	-8
Cession d'actifs corporels	226	111	114
Cession d'actifs financiers	76	17	59
<b>Résultat de cession d'actifs</b>	<b>302</b>	<b>138</b>	<b>165</b>

Au 31 décembre 2017, les résultats de cession d'actifs sont principalement liés aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC SNCF Mobilités pour 172 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 30 M€.

Au 31 décembre 2016, les résultats de cession d'actifs sont principalement liés à l'opération Akiem (voir note 4.2.1.2) et aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par :

— l'EPIC SNCF Mobilités pour 39 M€ ;

— ICF-NOVEDIS pour 35 M€.

## 4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE

### 4.2.1 Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés, des impôts différés qui sont comptabilisés suivant IAS 12 « Impôts sur le résultat » et des avantages du personnel, comptabilisés suivant IAS 19.

Seuls les passifs identifiables remplissant les critères de reconnaissance d'un passif ou d'un passif éventuel chez la société acquise sont comptabilisés à la date d'acquisition dans le cadre de l'allocation du coût du regroupement d'entreprises. Ainsi, un passif de restructuration de l'entreprise acquise n'est comptabilisé dans le cadre de l'affectation du coût du regroupement, que si, à la date d'acquisition, l'entreprise acquise a une obligation actuelle d'effectuer cette restructuration.

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition et s'ils sont liés à des informations complémentaires obtenues sur des situations existantes à la date d'acquisition. Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an, selon les modalités décrites en note 1.2. Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

En cas de perte de contrôle d'une filiale, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable de l'écart d'acquisition affecté à l'activité cédée.

Les rachats et cessions de participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) sans changement du niveau de contrôle sont imputés sur les capitaux propres.

Les principes divergent pour les regroupements d'entreprises antérieurs ou postérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 2010 :

Regroupements	Antérieurs au 01/01/2010 (anciennement norme IFRS 3)	Postérieurs au 01/01/2010 (Norme IFRS 3 révisée)
Participations ne donnant pas le contrôle	Évaluées sur la base de leur quote-part dans la juste valeur nette des actifs et passifs comptabilisés.	Choix, pour chaque regroupement, entre la méthode du : Goodwill partiel : idem ancienne norme IFRS 3. Goodwill complet : écart d'acquisition comptabilisé en totalité, pour la part Groupe et la part des minoritaires.
Coûts directement attribuables	Font partie du coût d'acquisition.	Exclus du coût d'acquisition et comptabilisés en charges.
Prise de contrôle par étape	Réévaluation à la juste valeur par capitaux propres de la quote-part antérieurement détenue.	Réévaluation à la juste valeur par résultat opérationnel de la quote-part d'intérêts antérieurement détenue.
Compléments de prix	Comptabilisés selon la meilleure estimation de la direction à la date de prise de contrôle dès lors qu'ils sont probables et peuvent être évalués de manière fiable.	Comptabilisés à la juste valeur à la date de prise de contrôle.
Ajustements des compléments de prix enregistrés en contrepartie de l'écart d'acquisition :	Sans limitation de temps.	Si et seulement s'ils interviennent durant le délai d'affectation et sont liés à de nouvelles informations sur la situation existante à la date de contrôle. En résultat dans les autres cas ou en autres éléments du résultat global suivant les dispositions d'IAS 39 en la matière.

L'évolution des écarts d'acquisition au cours de l'exercice s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2016</b>	<b>2 722</b>	<b>-363</b>	<b>2 359</b>
Acquisitions	56	0	56
Conversion	-41	0	-42
<b>Au 31 décembre 2016</b>	<b>2 736</b>	<b>-363</b>	<b>2 373</b>

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2017</b>	<b>2 736</b>	<b>-363</b>	<b>2 373</b>
Acquisitions	65	0	65
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-1	0	-1
Conversion	-98	1	-97
Autres variations	-13	12	-1
<b>Au 31 décembre 2017</b>	<b>2 689</b>	<b>-350</b>	<b>2 339</b>

Les acquisitions 2017 concernent principalement les prises de contrôle dans RE4A, Keolis Santé et Loco 2 UK.

À la clôture de l'exercice, les principaux écarts d'acquisition enregistrés par le groupe sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Keolis	559	548	11
Voyages SNCF	452	417	34
SNCF Logistics	1 307	1 387	-80
dont UGT Geodis	1 100	1 179	-79
dont UGT Gestionnaires d'actifs	197	198	-1
dont Autres entreprises ferroviaires	10	10	0
Corporate / Performance	21	21	0
<b>Total</b>	<b>2 339</b>	<b>2 373</b>	<b>-34</b>

Pour les regroupements d'entreprises réalisés, le groupe a opté pour la méthode du goodwill partiel. Autrement dit, le groupe n'a comptabilisé au bilan que l'écart d'acquisition qui lui est attribuable sans tenir compte d'une part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires).

#### 4.2.2 Titres mis en équivalence

Le Groupe détient plusieurs participations dans des co-entreprises et entreprises associées, comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence (MEQ). Les principes de comptabilisation sont décrits en note 1.3.1.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>653</b>	<b>450</b>
Part du groupe dans le résultat net	39	43
Dépréciations	0	4
<i>Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</i>	39	47
Variation de périmètre	50	187
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	-13	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	4	0
Distribution	-31	-32
Ecart de conversion	-30	1
<b>Au 31 décembre</b>	<b>671</b>	<b>653</b>
<i>Dont : Co-entreprises significatives</i>	208	204
<i>Entreprises associées significatives</i>	315	340
<i>Autres entreprises mises en équivalence</i>	147	109

En 2017, la ligne variation de périmètre intègre l'acquisition de BLS Cargo en juillet 2017 pour 47 M€ et la cession en octobre 2017 de Setram pour -4 M€ et Mostva pour -8 M€ (filiales STVA mises en équivalence).

Avant la cession de STVA, au 30 juin 2017, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », un reclassement sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » a été effectué sur les filiales STVA Setram et Mostva pour -13 M€.

En 2016, la ligne variation de périmètre correspond principalement à la perte de contrôle dans Akiem, qui est comptabilisée par mise en équivalence à partir du 30 juin 2016 (voir note 4.2.1.2). La valeur des titres, après affectation du prix d'acquisition, s'élève à 166 M€ dont un écart d'acquisition incorporé de 32 M€. Par ailleurs, le Groupe a pris une participation à hauteur de 23,2% dans la société SAEMES (société de stationnement en Île-de-France) pour 23 M€.

##### 4.2.2.1 Co-entreprises significatives

Govia est une co-entreprise significative au sein de Keolis. Elle opère le transport de proximité de voyageurs en Grande-Bretagne. Le pourcentage de contrôle du groupe dans Govia est de 35% (7 sociétés).

Au regard de ses indicateurs financiers, First Transpennine n'est plus considérée comme une co-entreprise significative au 31 décembre 2017.

Akiem opère une activité de location de locomotives et locotracteurs et est constitué de 6 filiales et d'une holding. Depuis le 30 juin 2016 (voir note 4.2.1.2), Akiem est détenue à 50% sous contrôle conjoint.

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
<b>ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	613	67	717	58
Autres actifs courants	378	68	400	49
<b>Total Actifs courants</b>	<b>991</b>	<b>135</b>	<b>1 116</b>	<b>107</b>
<b>Actifs non courants</b>	<b>54</b>	<b>1 355</b>	<b>44</b>	<b>1 134</b>
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	60	27	63	23
Autres passifs courants	900	54	1 011	46
<b>Total Passifs courants</b>	<b>960</b>	<b>81</b>	<b>1 074</b>	<b>69</b>
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	1 096	0	869
Autres passifs non courants	3	19	3	11
<b>Total Passifs non courants</b>	<b>3</b>	<b>1 114</b>	<b>3</b>	<b>880</b>
<b>Actif net</b>	<b>82</b>	<b>295</b>	<b>83</b>	<b>292</b>
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>				
<b>Part du groupe dans l'actif net</b>	<b>29</b>	<b>180</b>	29	<b>175</b>
<b>Valeur nette comptable des titres MEQ</b>	<b>29</b>	<b>180</b>	29	<b>175</b>

Dans le cadre des activités de Govia en Angleterre, des contraintes contractuelles imposent aux sociétés opérationnelles de conserver un certain niveau de disponibilités afin de maintenir l'offre de service public en cas de défaillance de l'exploitant en respectant le « Liquidity Maintenance Ratio ». Le montant imposé correspond à un certain nombre de semaines de coûts directs relatifs à l'activité et ce jusqu'à la fin de la franchise. Cette contrainte conduit à qualifier cette trésorerie détenue au niveau des sociétés opérationnelles

comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au groupe Go Ahead, actionnaire majoritaire de Govia. Ces disponibilités sont estimées à environ 420 M€ au 31 décembre 2017 (environ 522 M€ au 31 décembre 2016).

Ces restrictions n'ont toutefois aucun impact sur les actifs détenus par Keolis en Angleterre dont la valeur, soit 29 M€ au 31 décembre 2017 (29 M€ au 31 décembre 2016), est intégralement disponible.

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
<b>COMPTE DE RÉSULTAT</b>				
Chiffre d'affaires	3 141	213	3 093	99
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>92</b>	<b>24</b>	<b>72</b>	<b>13</b>
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	-26	-49	-8	-38
<b>Résultat financier</b>	<b>0</b>	<b>-12</b>	<b>1</b>	<b>-6</b>
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	-2	-14	-3	34
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	2	0	4	0
<b>Impôt sur les résultats</b>	<b>-20</b>	<b>-8</b>	<b>-16</b>	<b>8</b>
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>	<b>73</b>	<b>4</b>	<b>56</b>	<b>15</b>
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>73</b>	<b>4</b>	<b>56</b>	<b>15</b>
<b>Part du groupe dans le résultat net</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>8</b>

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
<b>AUTRES INFORMATIONS</b>				
Résultat net de l'exercice	73	4	56	15
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	-1	6	-20	3
<b>Résultat global total</b>	<b>72</b>	<b>10</b>	<b>36</b>	<b>18</b>
<b>Dividendes versés au groupe</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>

#### 4.2.2.2 Entreprises associées significatives

EUROFIMA est une société transnationale basée à Bâle en Suisse dont le but est de financer l'équipement en matériel ferroviaire (pourcentage d'intérêt de 22,6%).

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100% et après neutralisations de résultats internes éventuels.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE</b>	<b>Eurofima</b>	<b>Eurofima</b>
Actifs courants	4 012	3 677
Actifs non courants	12 991	15 785
Passifs courants	1 248	1 240
Passifs non courants	14 361	16 718
<b>Actif net</b>	<b>1 395</b>	<b>1 503</b>
<b>Part du groupe dans l'actif net</b>	<b>315</b>	<b>340</b>
Goodwill	0	0
Autres	0	0
<b>Valeur nette comptable des titres MEQ</b>	<b>315</b>	<b>340</b>

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>COMPTE DE RÉSULTAT</b>	<b>Eurofima</b>	<b>Eurofima</b>
Résultat opérationnel	-10	-11
Résultat net des activités ordinaires	15	19
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>15</b>	<b>19</b>
<b>Part du groupe dans le résultat net</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>AUTRES INFORMATIONS</b>	<b>Eurofima</b>	<b>Eurofima</b>
Résultat net de l'exercice	15	19
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	-124	10
<b>Résultat global total</b>	<b>-109</b>	<b>30</b>
<b>Dividendes versés au groupe</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 418 M€ en valeur brute (466M€ au 31 décembre 2016). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 373 M€ au 31 décembre 2017 contre 373 M€ au 31 décembre 2016. Au 31 décembre 2017, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève au 31 décembre 2017 à 402 M€ (438 M€ au 31 décembre 2016).

À cette même date, la part des prêts octroyés par EUROFIMA à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 401 M€ soit 470 MCHF (662 M€ soit 710 MCHF au 31 décembre 2016). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (719 MCHF) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 502 M€ au 31 décembre 2017 (547 M€ au 31 décembre 2016). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

#### 4.2.2.3 Autres entreprises mises en équivalence

Le Groupe détient également des intérêts dans d'autres co-entreprises et entreprises associées qui, considérées individuellement, ne sont pas significatives.

Les contributions agrégées de ces entreprises au résultat du Groupe sont les suivantes :

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
En part du Groupe	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
Résultat net des activités ordinaires	8	0	7	2
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	8	0	9	2
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	-3	0	0
Résultat global total	8	-2	9	1
<b>Valeur nette comptable des titres MEQ</b>	<b>75</b>	<b>72</b>	<b>74</b>	<b>34</b>

#### 4.2.2.4 Transactions avec les sociétés mises en équivalence

Les transactions avec les entreprises associées hors EUROFIMA ne sont pas significatives.

Les tableaux ci-après présentent les principales opérations réalisées avec les co-entreprises et les soldes au bilan du groupe envers ces sociétés. Ces opérations sont conclues à des conditions normales.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires	50	63
Achats et charges externes	-106	-62
Autres produits et charges	10	10
<b>Marge opérationnelle avec les co-entreprises</b>	<b>-46</b>	<b>11</b>

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Actifs financiers courants	17	18
Actifs financiers non courants	0	18
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

#### 4.2.3 Actifs et passifs destinés à être cédés

Conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » :

— Les actifs non courants détenus en vue d'être cédés sont présentés sur une ligne distincte du bilan pour une valeur correspondant au plus faible de la valeur nette comptable ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. Un actif non courant n'est considéré comme détenu en vue de la vente qu'à partir du moment où un certain nombre de critères listés dans la norme sont remplis : actif disponible en l'état pour une vente immédiate, vente engagée, décidée, planifiée et hautement probable dans les douze mois. Dans le cas d'un groupe d'actifs détenu en vue d'être cédé, les dettes éventuellement attachées à ce groupe sont également présentées de manière distincte sur une ligne du passif.

— Une « activité abandonnée », suivant les termes utilisés par la norme IFRS 5, est une composante dont le Groupe s'est séparée ou qu'il a transférée à un tiers ou qui est classée comme détenue en vue de la vente, et qui correspond à une activité ou une zone géographique significative et distincte pour le Groupe ou qui fait partie d'un plan coordonné de cession d'une activité ou zone géographique significative et distincte. En plus du reclassement des actifs et passifs sur une ligne distincte du bilan, les impacts sur le résultat de l'exercice de l'ensemble des activités abandonnées y compris les éventuelles moins-values attendues sont présentés sur une ligne spécifique du compte de résultat, en dehors des activités ordinaires. Les impacts sur les flux de trésorerie des activités abandonnées sont présentés en notes annexes.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Actifs détenus en vue d'être cédés	1	1
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	1	1
<b>Impact net au bilan</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 4.2.3.1 Perte de contrôle dans STVA

L'UGT STVA (transport multimodal et logistique de véhicules finis), engagée dans un processus de cession par le Groupe, a été considérée comme un groupe d'actifs détenus en vue d'être cédés au 30 juin 2017. Le projet de cession a été validé par le Conseil d'Administration du 26 avril 2017. À l'issue des négociations exclusives et de l'accord des Autorités de la concurrence qui se sont prononcées sur le deuxième semestre 2017, le groupe CAT a intégré STVA au sein de son organisation.

Les actifs et passifs concernés reclassés conformément à IFRS 5 au 30 juin 2017 sont sortis du bilan depuis. L'opération a entraîné un résultat de cession de 63 M€ présenté sur la ligne Résultat de cession d'actifs du compte de résultat. L'UGT ne répondant pas à la définition d'une activité abandonnée, les produits et charges n'ont pas été reclassés au compte de résultat. Les indicateurs sectoriels sont détaillés dans la note 3.1.3.

#### 4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le Groupe apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque année, ainsi qu'à chaque fois que des indicateurs montrent qu'une perte de valeur a pu être encourue. Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie (« UGT ») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à ces unités ou groupes d'UGT. L'UGT (ou groupe d'UGT) en question reflète le niveau le plus fin auquel l'écart d'acquisition est suivi pour les besoins de gestion interne. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs incorporels à durée de vie définie et les actifs corporels, font l'objet d'un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), indiquent qu'une perte de valeur a pu être subie et que leur valeur recouvrable pourrait être inférieure à leur valeur nette comptable.

Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif ou de l'écart d'acquisition avec sa valeur recouvrable laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupe d'actifs. Dans ce cas, qui est celui de la plupart des actifs corporels et incorporels de SNCF Mobilités et des écarts d'acquisition, le Groupe calcule la valeur recouvrable du groupe d'actifs (UGT) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages

économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF Mobilités :

— les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 5 à 11 ans et validés par les organes de direction ;

— au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation long terme attendue par le Groupe, dans la limite de la durée contractuelle le cas échéant ou à l'infini dans le cas contraire ;

— l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-37	149	-186
<b>Pertes de valeur</b>	<b>-36</b>	<b>149</b>	<b>-186</b>

UGT avec écart d'acquisition significatif	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2017	Impact résultat au 31/12/2016
Geodis	4.3.1.1	SNCF Logistics	0 M€	0 M€
Keolis	4.3.1.2	Keolis	0 M€	0 M€
Gestionnaires d'actifs	4.3.1.3	SNCF Logistics	0 M€	0 M€
Eurostar	4.3.1.4	Voyages SNCF	0 M€	0 M€

UGT sans écart d'acquisition significatif, mais avec indice identifié	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2017	Impact résultat au 31/12/2016
TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Voyages SNCF	0 M€	0 M€
Actifs de support affectés à TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Corporate	0 M€	0 M€
Gares & Connexions	4.3.2.3	Gares & Connexions	Pas d'indice	273 M€
Intercités	4.3.2.4	SNCF Transilien, Régions, Intercités	0 M€	-84 M€

Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur des exercices antérieurs et hors prises et pertes de contrôle de l'exercice.

#### 4.3.1 UGT présentant des écarts d'acquisition importants par rapport au total des écarts d'acquisition

##### 4.3.1.1 UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1 100 M€ (1 179 M€ au 31 décembre 2016) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises (hors transport ferroviaire de marchandises et STVA) du secteur SNCF Logistics. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2017	2016
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 643 M€	1 950 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,7% - 7,7%	6,7% - 7,6%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

Aux 31 décembre 2017 et 2016, le test annuel réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation ( $\pm$  50 bp), le taux de croissance long terme ( $\pm$  30 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle ( $\pm$  50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

#### 4.3.1.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 559 M€ (548 M€ au 31 décembre 2016) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 124 M€ (87 M€ au 31 décembre 2016) et consistent pour l'essentiel en des marques et des agréments. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2017	2016
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 757 M€	1 710 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	5,9% - 6,7%	6,0% - 6,9%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp) et le taux de croissance long terme ( $\pm 50$  bp) montrent une variation de  $\pm 210$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 190$  M€ en 2016). Le test de sensibilité réalisé sur le taux de marge opérationnelle ( $\pm 50$  bp) montre une variation de  $\pm 512$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 473$  M€ en 2016).

#### 4.3.1.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 197 M€ (198 M€ au 31 décembre 2016) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Gestionnaires d'actifs dont le périmètre opérationnel et managérial a été diminué par la perte de contrôle dans Akiem survenue le 30 juin 2016.

Le test réalisé, sur la base d'une valeur d'utilité, aboutit à une valeur recouvrable supérieure à la valeur nette comptable. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2017	2016
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 479 M€	1 285 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	4,5% - 5,1%	4,4% - 5,0%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité effectués sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp), le taux de croissance long terme ( $\pm 30$  bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle ( $\pm 50$  bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

#### 4.3.1.4 UGT Eurostar

Sur le total des écarts d'acquisition, 358 M€ (371 M€ au 31 décembre 2016) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Eurostar qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur Voyages SNCF. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 262 M€ (272 M€ au 31 décembre 2016) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2017	2016
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	Eurostar	Eurostar
Actif testé	1 913 M€	1 869 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 11 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,2% - 8,1%	7,4% - 8,3%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des hypothèses structurantes telles que :

- L'évolution des produits du trafic intégrant un effet de rattrapage après le ralentissement lié à la crise pour revenir à un niveau ante attentats ;
- Le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance ;
- La trajectoire de péages ;
- Le positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire ;
- Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames et à l'arrivée de nouveaux matériels et de l'arrivée de la concurrence ;
- Les taux d'actualisation constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT ;
- La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires tel qu'il ressort du plan stratégique approuvé au Board d'Eurostar en décembre 2017 (en décembre 2016 pour le test 2016). Elle tient compte de l'hypothèse retenue quant au positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.

Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs sont effectuées dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence multimodale (aérien notamment low cost), à l'arrivée d'une concurrence ferroviaire, au Brexit et au climat actuel d'insécurité dû aux attentats ce qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques. Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

- le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de  $\pm 100$  bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de  $\pm 95$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 50$  M€ pour  $\pm 50$  bp en 2016);
- les investissements montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de  $\pm 75$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 150$  M€ pour une variation de 20 M€ en 2016);
- un décalage de 3 ans de la date d'entrée de la concurrence sur le marché entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 465$  M€ ( $\pm 230$  M€ en 2016);
- le taux d'actualisation montre qu'une variation de  $\pm 25$  bp entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 80$  M€ ( $\pm 140$  M€ pour  $\pm 50$  bp en 2016);
- le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de  $\pm 20$  bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de  $\pm 35$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 30$  M€ en 2016).

Le passif financier relatif aux promesses d'achat de leurs participations dans Eurostar du consortium CDPQ/Hermès et SNCB irrévocablement consenties par SNCF Mobilités est évalué sur ces mêmes bases (voir note 6.1.2.6).

#### 4.3.2 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2017 et/ou en 2016

##### 4.3.2.1 Éléments de contexte

Conformément à la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014, un contrat cadre stratégique a été établi pour être conclu entre SNCF et l'État, ainsi que des contrats opérationnels (dits « contrats de performance ») entre SNCF Réseau et l'État d'une part, et SNCF Mobilités et l'État d'autre part.

Le contrat de performance de SNCF Mobilités a été approuvé dans ses différentes composantes, notamment financières, par son Conseil d'administration du 16 décembre 2016. Il a été signé le 20 avril 2017, de même que le contrat cadre.

La trajectoire financière incluse dans ce contrat de performance reprend celle du plan stratégique 2017-2026 établi dans ce contexte au cours du second semestre 2016. Sous-tendant la mise en œuvre des tests de valeur sur certains actifs, elle s'inscrit pour les différentes activités de SNCF Mobilités dans le contexte :

- d'un environnement économique difficile;
- d'une concurrence intermodale en pleine évolution et en accentuation;
- des pressions tarifaires qui en découlent;
- de l'environnement international (attentats survenus en 2015, 2016 et 2017);
- de projets de développement et d'investissement susceptibles d'affecter la rentabilité;
- des réflexions en cours sur l'évolution du modèle tarifaire de Gares & Connexions.

Par ailleurs, la fin d'année 2017 a été marquée par la tenue des Assises de la mobilité initiées par le gouvernement, visant à préciser les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité, pour aboutir à la Loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au parlement début 2018. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), présidé par Monsieur Duron et mis en œuvre dans le cadre de ces Assises pour proposer une stratégie d'investissements dans les infrastructures de transport pour les deux décennies à venir, a remis son rapport au Gouvernement le 1<sup>er</sup> février 2018. Enfin comme annoncé lors de ces Assises, le Gouvernement a confié à Monsieur Spinetta une mission de concertation sur le modèle du transport ferroviaire intégrant la définition d'une stratégie de desserte pour le transport ferroviaire à horizon 2030, la remise à plat du modèle économique et financier du système ferroviaire, la préparation de l'ouverture à la concurrence. La remise de ce rapport devrait intervenir courant février 2018.

En conséquence, la direction de SNCF Mobilités a intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de valeur reprises dans le plan stratégique précité, dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

##### 4.3.2.2 UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

Au 31 décembre 2016, les retards de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle ont été confirmés et ont donné lieu à une modification de la trajectoire financière long terme, approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 (rebasage de certaines hypothèses).

Dans ce contexte, un test de perte de valeur a été mené. La valeur recouvrable calculée sur la base des hypothèses ci-dessous justifiait la valeur des actifs de l'UGT. Aucune dépréciation ou reprise n'a été comptabilisée à la clôture de l'exercice 2016.

Le chiffre d'affaires et la marge opérationnelle de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) sont, en 2017, significativement au-dessus du budget. Par ailleurs, la Direction a poursuivi au cours de l'exercice une réflexion stratégique sur le modèle économique de TGV, intégrant notamment la construction d'une offre à forte valeur avec Inoui, une montée en puissance de Ouigo et une refonte des modes de production. Cette refonte du modèle de la Grande Vitesse est reflétée dans un nouveau plan stratégique qui a été approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 23 février 2018.

Dans ce contexte d'indices de variation de valeur, la Direction a mis en œuvre un nouveau test afin d'estimer la valeur d'utilité des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) au 31 décembre 2017. Le résultat de ce test conforte la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV et ne conduit ni à reprendre ni à augmenter les dépréciations d'actifs constatées antérieurement.



La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2017	2016
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
UGT		
Actif testé	2 102 M€	2 011 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,7% - 7,6%	6,9% - 7,8%
Taux de croissance long terme	1,80 %	1,80 %

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur un nombre important d'hypothèses clés telles que :

— Une croissance des produits du trafic hors lignes nouvelles modérée sur les 10 prochaines années compte tenu d'hypothèses macro-économiques, de la montée en puissance de la concurrence (multimodale dès à présent, et ferroviaire à partir de 2021) intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et de l'accentuation d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer en contrepartie une forte croissance des trafics.

— La trajectoire de péages ;

— Le montant des charges (personnel, achats, ...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance industriels et transverses ;

— Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, et intégrant des caractéristiques techniques permettant de réduire le coût d'acquisition du « TGV 2020 » ;

— Les taux d'actualisation, bien que moins sensibles, constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT ;

— La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires de 2027 majoré du taux de croissance annuel.

Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs sont effectuées dans un contexte mouvant de montée en puissance de la concurrence (multimodale et ferroviaire à venir) et d'incertitudes concernant certaines charges externes (tarification de l'infrastructure, CST, TREF), qui rendent difficile l'appréhension des perspectives économiques (effets volume et prix sur le chiffre d'affaires et les charges). Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— les produits du trafic, montrent qu'une variation de la croissance de ces produits hors lignes nouvelles de 20 bp aurait un effet de  $\pm 960$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 850$  M€ en 2016) ;

— le montant des péages, montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2019 sur les péages de Voyages EPIC hors LISEA aurait un effet d'environ +2 400 M€ sur la valeur ;

— une baisse en valeur des péages de Voyages EPIC hors LISEA d'environ -4% à partir de 2019, auraient un effet d'environ +1 100 M€ sur la valeur recouvrable (+1 020 M€ en 2016 pour une baisse à partir de 2018) recouvrable (+1 750 M€ en 2016 pour une indexation à partir de 2020) ;

— le taux de marge opérationnelle de l'activité, montrent qu'une variation de  $\pm 50$  bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet d'environ  $\pm 260$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 315$  M€ en 2016) ;

— les investissements montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet d'environ  $\pm 70$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 90$  M€ en 2016) ;

— le taux d'actualisation, montrent qu'une variation de ce taux de  $\pm 50$  bp entraîne une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 170$  M€ ( $\pm 130$  M€ en 2016) ;

— le taux de croissance à l'infini sur l'année normative, montrent qu'une variation de  $\pm 20$  bp de ce taux sur toute la période aurait un effet d'environ  $\pm 43$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 50$  M€ en 2016).

#### 4.3.2.3 UGT Gares & Connexions

##### Rappel au titre des exercices antérieurs

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ARAFER ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par Gares & Connexions dans la détermination des redevances de prestation régulée, venant ainsi affecter la marge opérationnelle de l'UGT. Dans ce contexte, Gares & Connexions a entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,...), et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, a par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions a été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 450 M€. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et d'incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur, aucun test n'a été mis en œuvre. Le nouveau modèle économique et tarifaire et ses évolutions possibles étaient par ailleurs toujours en cours de discussion entre les différentes parties prenantes.

Courant 2016, la direction de Gares & Connexions a lancé une consultation publique sur son nouveau modèle tarifaire. Elle y a proposé de nouvelles évolutions de ce dernier. Compte tenu des réactions des différentes parties prenantes synthétisées en octobre 2016 à l'issue de cette consultation, ce modèle tarifaire est toujours en cours de discussions et d'adaptations. Les décisions de l'ARAFER remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis ont par ailleurs été confirmées par le Conseil d'État en octobre 2016.

Dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016 (voir note 4.3.2.1), le plan stratégique 2016-2025 de Gares & Connexions a été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et

d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017-2026 en résultant continue toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et n'intègre pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

Ce nouveau plan stratégique, fondant la trajectoire financière du contrat opérationnel, a conduit la direction à mettre en œuvre un test de valeur sur les actifs de l'UGT Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 273 M€. La reprise de perte de valeur porte principalement sur les immobilisations corporelles.

Par ailleurs, le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 dans un délai de deux ans suivant sa publication, était toujours attendu fin 2016. L'ARAFER a d'ores et déjà publié en juillet 2016 une étude sur ce sujet qui intègre plusieurs scénarii de transfert des gares et de leur gestion, parmi lesquelles est envisagée une sortie de Gares & Connexions du périmètre de SNCF Mobilités.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	<b>2016</b>
Secteur	Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	1 294 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue	
Taux d'actualisation (mini – maxi)	4,8 % - 5,2 %
Taux de croissance long terme	1,80 %

Les hypothèses clés qui interviennent dans la réalisation des tests concernent notamment :

- Le taux de marge opérationnelle reflétant, entre autres, la rémunération des capitaux investis ;
- Le niveau d'investissements à réaliser.

Il en découle un poids prépondérant de la valeur terminale, laquelle est calculée en extrapolant le taux de marge opérationnelle de 2021 et le montant d'investissements moyen de 2022-2024. Le montant de l'amortissement retenu pour l'année normative traduit l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test

Les tests de sensibilité réalisés en 2016 sur :

- les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de  $\pm 340$  M€ sur la valeur recouvrable ;
- le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de  $\pm 50$  bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de  $\pm 110$  M€ sur la valeur recouvrable ;
- le taux d'actualisation ( $\pm 20$  bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 100$  M€ ;
- le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de  $\pm 20$  bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de  $\pm 100$  M€ sur la valeur recouvrable.

#### Suivi sur l'exercice 2017 :

En mars 2017, le Gouvernement a produit son rapport au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs. Ce rapport présente notamment plusieurs

scenarii d'évolution de la gouvernance de l'activité Gares & Connexions et semble confirmer le principe de la sortie à terme de cette activité du périmètre de SNCF Mobilités, sans en donner les détails.

Par ailleurs, l'ARAFER a notifié début juillet 2017, un avis globalement favorable sur le DRG 2017.

Enfin, Gares & Connexions a poursuivi ses réflexions et discussions sur son nouveau modèle économique et tarifaire, et a lancé dans ce cadre une consultation publique en mai 2017. Les résultats de cette consultation publique ont été analysés durant l'automne. A date, les discussions et négociations se poursuivent avec les services de l'ARAFER sur le futur modèle économique et tarifaire et le DRG 2018-2019 qui devrait être déposé pour saisine dans les prochains mois. L'ARAFER disposera d'un délai de 4 mois à partir de la saisine pour rendre son avis. En ce qui concerne le DRG 2020, la décision concernant le mode de transmission et de publication n'est pas encore arrêtée.

Le Groupe considère que les résultats 2017, le budget 2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2019 pour ce qui concerne l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettent pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 telle que reprise dans le test de valeur réalisé fin 2016, que ce soit en termes de chiffre d'affaires, d'investissements ou de rentabilité.

En l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'a été mis en œuvre à fin décembre 2017.

Dans ce contexte, les projections établies par l'activité Gares & Connexions dans le cadre du plan stratégique 2017-2026, et en conséquence la valorisation de l'UGT estimée à l'issue du test, demeurent entourées de plusieurs aléas et incertitudes liés en particulier à :

- un modèle économique et tarifaire, et un projet de DRG 2018-2019, qui, comme évoqué ci-dessus, sont toujours en cours de discussions avec les services de l'ARAFER ;
- un projet de DRG 2020 dont les modalités de transmission et de publication ne sont pas encore arrêtées avec l'ARAFER ;
- une éventuelle sortie de l'activité Gares & Connexions de chez SNCF Mobilités, et d'autres évolutions possibles en lien avec la mission de concertation menée par le gouvernement en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire et par les Assises de la Mobilité devant aboutir à la préparation d'une loi d'orientation des mobilités courant 2018. Ces éléments pourraient avoir des conséquences sur le futur cadre opérationnel, économique et financier de l'activité, et donc sur ses perspectives ;
- la sensibilité de la trajectoire financière de l'activité en raison des évolutions économiques, réglementaires et de régulation mentionnées ci-dessus.

Ces éléments sont susceptibles de se réaliser dans un avenir proche, entraînant des interactions entre eux ne pouvant être aujourd'hui précisément déterminées.

#### 4.3.2.4 UGT Intercités

Après deux prolongations successives d'une année, à la demande de l'État, en 2014 puis 2015, la convention relative à l'exploitation des TET est échue depuis le 31 décembre 2015. Des discussions se sont ensuite déroulées afin d'adapter l'offre au vu de la dégradation de l'équilibre économique de l'exploitation des TET. Elles ont abouti à une convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, signée le 27 février 2017.

La nouvelle convention et sa trajectoire financière annexée, qui prévoient deux clauses de revoyure en mai 2017 et mai 2019 pour examiner l'évolution de l'équilibre financier, intègrent à la fois des évolutions de l'offre conformes aux annonces du secrétaire d'État et des hypothèses de reprise de lignes par les régions.

À l'inverse, elle n'intègre plus de clause de garantie de valeur des investissements en matériel roulant antérieurs à 2011 en cas d'arrêt de la convention. Pour les investissements sur le matériel roulant réalisés à compter de 2011, le principe de garantie et d'indemnisation par l'État, en cas d'arrêt de la convention, n'est pas, lui, remis en cause. Par ailleurs, le sort des autres actifs n'est pas précisé. Ce nouvel élément constitue un indice de perte de valeur pour les actifs relatifs au matériel roulant antérieurs à 2011.

Dans ce contexte, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2016, aboutissant à la comptabilisation d'une dépréciation des actifs de l'UGT Intercités de -84 M€.

Compte tenu des discussions en cours dans le cadre de la clause de revoyure et des résultats réalisés sur l'exercice 2017, un nouveau test a été réalisé à la clôture. Aucune reprise ni dépréciation complémentaire n'a été constatée à l'issue de ce test.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2017	2016
Secteur	SNCF Transilien, Régions, Intercités	SNCF Transilien, Régions, Intercités
UGT	Intercités	Intercités
Actif testé	Non significatif	96 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,9% - 7,3%	6,9% - 7,3%
Taux de croissance long terme	Non applicable	Non applicable

Au 31 décembre 2017, les stocks se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Matières premières	516	-58	458	451	7
Produits finis	221	0	221	188	33
Encours de production	8	-5	3	22	-19
<b>Stocks et en-cours</b>	<b>745</b>	<b>-63</b>	<b>682</b>	<b>661</b>	<b>21</b>

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2017
Matières premières et fournitures - dépréciation	-54	-12	8	0	0	-58
Encours de production - dépréciation	-5	-1	1	0	0	-5
<b>Dépréciations de stocks</b>	<b>-58</b>	<b>-13</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-63</b>

#### 4.4.2 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement

Les tests de sensibilité réalisés sur les différentes hypothèses (investissements, taux de marge opérationnelle, taux d'actualisation et taux de croissance) ne remettent pas en cause les résultats du test, principalement en raison de l'absence de valeur terminale.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la perte porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

#### 4.4 BESOIN EN FONDOS DE ROULEMENT

En millions d'Euros	31/12/2017	31/12/2016
Variation des stocks et encours	32	30
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	80	326
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	135	-341
<b>Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés</b>	<b>23</b>	<b>-697</b>

##### 4.4.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit:

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Clients et comptes rattachés	3 584	-106	3 478	3 802	-324
Créances sur l'État et les collectivités	1 592	0	1 592	1 488	103
Autres créances d'exploitation	1 767	-22	1 745	1 529	216
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	90	-1	88	32	56
Dérivés actifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	2	0	2	3	-1
<b>Montant net des créances d'exploitation</b>	<b>7 036</b>	<b>-129</b>	<b>6 905</b>	<b>6 855</b>	<b>51</b>

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2017 et 2016:

En millions d'euros	31/12/2016	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2017
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-133	-26	33	1	-1	19	-106
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-26	-1	4	0	0	0	-23
<b>Total</b>	<b>-159</b>	<b>-27</b>	<b>37</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>20</b>	<b>-129</b>

En millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2016
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-139	-29	34	2	-1	-1	-133
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-29	-1	5	0	0	0	-26
<b>Total</b>	<b>-168</b>	<b>-30</b>	<b>39</b>	<b>2</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-159</b>

Par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (SNCF Réseau, collectivités territoriales, RATP, STIF, Armée...). Dans l'activité SNCF Logistics, la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les risques

encourus pour non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

Bien que les créances puissent être échues avec ces clients, le Groupe considère qu'elles n'ont pas de raison d'être dépréciées. Les créances sont dépréciées lorsque le Groupe est en contentieux avec un client ou lorsque la capacité à recouvrer le montant de la créance est altérée.

Les créances clients échues non dépréciées se détaillent de la façon suivante (en valeur brute):

En millions d'euros	31/12/2017						Total
	Non échus	Dépréciés	Échus non dépréciés				
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 414	367	523	72	70	138	3 584
<b>Total</b>	<b>2 414</b>	<b>367</b>	<b>523</b>	<b>72</b>	<b>70</b>	<b>138</b>	<b>3 584</b>

En millions d'euros	31/12/2016						Total
	Non échus	Dépréciés	Échus non dépréciés				
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	3 007	436	397	32	24	39	3 935
<b>Total</b>	<b>3 007</b>	<b>436</b>	<b>397</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>3 935</b>

#### 4.4.3 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation incluent les paiements à effectuer à des tiers au titre des activités opérationnelles (dettes fournisseurs, sociales, sur impôts et taxes...) et sur acquisition d'actifs.

Lors de leur émission, les dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	4 546	4 540	6
<i>dont dettes s/ acquisition d'immo.</i>	512	558	-46
Passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	255	352	-97
Avances et acomptes reçus sur commande	676	485	190
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	228	75	153
Dettes sociales	1 818	1 781	37
Dettes sur l'Etat et les collectivités	1 346	1 465	-119
Autres dettes d'exploitation	554	465	89
Produits constatés d'avance	1 247	1 292	-45
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	3	15	-12
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>10 446</b>	<b>10 395</b>	<b>51</b>

Pour les passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12 voir note 4.1.4.

#### 4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation du Groupe à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources sans contrepartie pour le Groupe.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques du Groupe ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe doive supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle du Groupe ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

En millions d'euros	01/01/2017	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2017	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	272	35	-51	-36	-5	215	59	156
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	160	7	-2	-2	2	166	20	145
Risques environnementaux	719	71	-47	-34	-7	702	18	684
Coûts de restructuration	42	12	-22	-12	-1	18	14	4
Autres	180	124	-39	-20	-6	238	63	175
<b>Total provisions</b>	<b>1 373</b>	<b>248</b>	<b>-161</b>	<b>-103</b>	<b>-19</b>	<b>1 339</b>	<b>175</b>	<b>1 164</b>

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 9 M€ en contrepartie du résultat financier de l'exercice 2017.

La baisse du taux d'actualisation qui porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante, a entraîné, au cours de l'exercice 2017, une augmentation des provisions de 15 M€ dont 2 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant et 13 M€ (dans la colonne « Autres variations ») en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé (voir note 4.1).

##### 4.5.1 Provisions pour risques environnementaux

Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre le Groupe.

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur »,

le groupe SNCF Mobilités avait mis en place un management environnemental. L'un des objectifs de ce management est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à l'activité du Groupe notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Depuis, la directive 2004/35 a été transposée en France par le décret n°2009-468 du 23 avril 2009.

Par ailleurs, le décret du gouvernement français du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante. Un plan d'action a été mis en œuvre visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement. Les diagnostics sont toujours en cours.

En ce qui concerne son matériel roulant, le Groupe a une obligation de démantèlement et de remise en état en fin de vie. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants à la clôture :

- dépollution des sites : 35 M€ (16 M€ en 2016) ;
- coûts liés à l'amiante : 661 M€ (692 M€ en 2016).

L'évolution à la baisse de la provision pour coûts liés à l'amiante concerne principalement le matériel roulant et s'appuie sur de nouvelles informations disponibles pour évaluer le coût du désamiantage. Elle est constatée à hauteur de -24 M€ (dans la colonne « autres variations ») en contrepartie du composant amiante du matériel roulant ferroviaire immobilisé (voir note 4.1) et de -29 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » au compte de résultat. Les coûts de démantèlement du matériel roulant amiante ont été réévalués à la baisse sur la base des nouveaux contrats signés, des commandes récentes passées et des réponses obtenues à de nouveaux appels d'offres.

Des salariés ont engagé une procédure à l'encontre de SNCF Mobilités qui vise à faire reconnaître un préjudice d'anxiété pour les personnels ayant été exposés à l'amiante mais n'ayant pas développé une maladie professionnelle. Une

provision a été constituée dans les comptes sur les exercices antérieurs, afin de couvrir le risque de condamnation. Le 11 juillet 2017, le Conseil de Prud'hommes de Troyes a rendu des décisions relatives aux recours déposés par 72 salariés. Cette décision ne remet pas en cause le niveau de provision que le Groupe estime suffisant au 31 décembre 2017. L'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de ce jugement.

#### 4.5.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

##### 4.5.2.1 Litiges

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

#### Litiges résolus

##### — Différends avec l'ARAFER

La Région Nouvelle-Aquitaine a sollicité l'ARAFER dans le cadre d'un différend relatif notamment aux redevances d'accès gares pour 2014 et 2015. Suite à l'audition tenue le 25 janvier 2017, l'ARAFER a rendu sa décision le 1<sup>er</sup> février 2017 dans laquelle elle enjoint SNCF Gares & Connexions à plafonner le niveau de rémunération des capitaux investis à 6,9% pour 2014 et 2015. Les conséquences non significatives de cette décision ont été constatées dans les comptes semestriels.

De son côté, l'EPIC SNCF Mobilités (SNCF Gares & Connexions) a déposé un recours devant le Conseil d'État au sujet de l'avis conforme défavorable de l'ARAFER sur les redevances d'accès gares pour 2016 et 2017. En octobre 2016, le Conseil d'État a confirmé les décisions de l'ARAFER pour le Document de Référence des Gares (DRG) 2016 remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis. L'EPIC SNCF Mobilités s'est désisté de son recours devant le conseil d'État pour les redevances 2017.

##### — Enquête de l'Autorité de la Concurrence dans le secteur de l'autocar librement organisé (Ouibus)

En novembre 2016, Transdev a saisi l'Autorité de la Concurrence d'une demande de mesures conservatoires et d'une demande au fond visant à constater un certain nombre d'abus prétendument commis par SNCF Mobilités et sa filiale OUIBUS sur le marché du transport routier de voyageurs.

Pour définir le marché sur lequel il y aurait position dominante, l'Autorité retient un marché du transport interurbain par autocar librement organisé : il s'agit d'un marché distinct du marché du transport ferroviaire de voyageur, du marché du co-voiturage et du marché du transport routier conventionné. L'Autorité de la concurrence retient que la société OUIBUS n'est pas en position dominante sur ce marché, la part la plus conséquente étant détenue par Flixbus.

Au terme de son instruction, l'Autorité de la Concurrence n'a retenu aucune des pratiques dénoncées par Transdev. Le recours de Transdev a été rejeté à la fois sur les mesures conservatoires et sur le fond par une décision du 1<sup>er</sup> juin 2017 qui n'a fait l'objet d'aucun appel et est donc définitive.

## Litiges en cours

### — Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdIC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de l'EPIC SNCF Mobilités.

La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016. La Cour casse l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points: en ce qu'il a i) retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet et ii) écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée. En outre, la Cour de cassation exige le paiement de 13 M€ correspondant à la réduction de la sanction pécuniaire issue de la décision de novembre 2014.

L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017 et a déposé son mémoire le 22 juin 2017.

L'Autorité de la concurrence et ECR ont déposé des mémoires en réplique le 10 octobre 2017 et SNCF Mobilités a déposé une duplique le 16 novembre 2017. L'audience a eu lieu le 14 décembre 2017. Le délibéré doit intervenir le 21 juin 2018.

Suite à l'arrêt de la Cour de Cassation et à la demande de paiement du Trésor Public, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé au versement de 5 M€.

### — Enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

L'Autorité de la concurrence a mené dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été adressée à Geodis et SNCF Mobilités en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse. La séance du collège de l'Autorité s'est tenue le 30 septembre 2015.

L'Autorité de la Concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. L'EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. L'EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence devant la Cour d'appel de Paris. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 a été intégralement payée en avril 2016. La procédure d'appel suit son cours avec une audience qui s'est tenue en mars 2017 et un délibéré prévu pour mai 2018.

### — Jugement du Conseil de Prud'hommes

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées. En mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et un arrêt a été rendu le 31 janvier 2018. Par ailleurs, d'autres dossiers seront plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes au cours du premier trimestre 2018. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers ». L'arrêt rendu le 31 janvier 2018 n'a pas d'impact significatif sur le montant de cette provision.

### — Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1<sup>er</sup> janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016.

Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise, à réaliser pour octobre 2017, délai repoussé ensuite par les juges à janvier 2018.

Depuis l'accident, l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide du coordonnateur désigné par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) dans son rapport

d'étape du 10 janvier 2014. A la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

#### — Recours devant le Conseil d'État pour le calcul des taux de cotisation vieillesse

Identifiant une incohérence dans le mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse servant au financement du régime spécial de retraite, SNCF Mobilités a formulé une demande de modification auprès des ministères concernés. En l'absence de retour, l'entreprise a saisi le Conseil d'État, lequel a rejeté en janvier 2015 les recours portant sur les taux 2011 et 2012, considérant que les dossiers présentés n'étaient pas suffisamment argumentés. Le 20 mai 2016, le considérant entaché d'une erreur de droit dans l'application du décret du 28 juin 2007, le Conseil d'État a annulé l'arrêté interministériel du 16 juillet 2014 fixant les composantes T1 définitive pour 2013 et provisionnelle pour 2014 et ainsi validé l'approche proposée par l'entreprise. Le 12 juillet 2016, le Conseil d'État a également annulé l'arrêté interministériel du 27 juillet 2015 fixant les composantes T1 définitive pour 2014 et provisionnelle pour 2015.

Au titre des taux T1 2013 et 2014, le produit à recevoir s'élève à 66 M€ dans les comptes au 31 décembre 2017 dont un montant de 58 M€ a été comptabilisé sur l'exercice 2016 et un produit complémentaire de 8 M sur l'exercice 2017, sur la ligne « Autres charges et produits opérationnels » du compte de résultat.

Par arrêtés du 02 mai 2017 et du 3 octobre 2017, les taux définitifs T1 au titre des exercices 2013, 2014, 2015 et 2016 ont été publiés au Journal officiel. Ils sont calculés selon la nouvelle méthode entérinée par le Conseil d'État.

Au titre des années 2015 et 2016, du fait de l'effet Réforme ferroviaire, le produit total acquis à SNCF Mobilités s'élève à 23 M€.

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2, autre cotisation libératoire destinée à contribuer forfaitairement au financement du régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points à compter du 1<sup>er</sup> mai 2017. L'entreprise a déposé, le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'État sur la base du décret du 28 juin 2007 qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun. Un mémoire complémentaire a été déposé le 25 juillet 2017 et la réplique de l'État a été produite en janvier 2018. À ce stade, aucun produit à recevoir n'a été constaté dans les comptes 2017.

#### — Recours indemnitaires lié à des ententes sur des marchés de travaux

Un protocole transactionnel en date du 19 février 2016 est venu clore l'action en dommages et intérêts de SNCF devenue SNCF Mobilités à l'encontre des entreprises ayant été sanctionnées par le conseil de la concurrence le 21 mars 2006 pour des pratiques d'ententes dans le cadre des marchés Eole de la gare de Magenta et de la gare de Condorcet, à l'exception des sociétés du groupe Bouygues (Bouygues, Bouygues Construction et Bouygues Travaux Publics) non signataires.

L'action en dommages intérêts se poursuit à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues devant la Cour Administrative d'Appel de Paris après que le Tribunal Administratif de Paris a validé le désistement d'instance des défenderesses signataires du protocole transactionnel et tout en reconnaissant l'existence d'une faute dolosive susceptible d'engager la responsabilité des entreprises, a rejeté, par jugement du 31 mai 2016, la demande de l'EPIC SNCF Mobilités au motif que celui-ci ne rapportait pas la preuve de son préjudice. Par ailleurs, les sociétés du groupe Bouygues ont, de leur côté, demandé en appel la nullité du protocole transactionnel conclu le 19 février 2016.

Aucune évolution n'a été constatée sur l'exercice 2017.

#### — Déraillement du train d'essais à Eckwersheim

Le 14 novembre 2015 une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne dans le sens Paris– Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés. En décembre 2015 une information judiciaire pour homicide et blessures involontaires a été ouverte.

Les 18 et 20 décembre 2017 la société Systra (intégrateur des essais), mise en équivalence dans le groupe SNCF, et l'EPIC SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures) ont été convoqués devant le pôle « accidents collectifs » du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen.

Depuis l'accident, les deux entités impliquées ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation. Ce dispositif a été confié à SNCF, chargé de le mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ».

D'un point de vue comptable, les responsabilités n'étant pas encore établies, aucune provision liée aux indemnisations n'a été constatée dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités clos au 31 décembre 2017.

#### 4.5.2.2 Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

Il n'y a pas de contrat déficitaire significatif à mentionner à la clôture.

#### 4.5.3 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les variations constatées sur les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers proviennent en grande partie des décisions rendues par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre des litiges opposant SNCF Mobilités à d'anciens salariés (voir note 4.5.2.1, litiges en cours).



#### 4.5.4 Provisions pour coûts de restructuration

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avec suffisamment de détail avant la clôture des comptes afin de créer une attente fondée chez les tiers concernés que celles-ci seront mises en œuvre. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels non conservés, aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, de stocks et d'autres actifs qui ne seront plus utilisés.

### 5. AVANTAGES DU PERSONNEL

#### 5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

##### 5.1.1 Régimes de retraite et assimilés

Le Groupe, via ses filiales, participe à des régimes de retraite en accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté et en dehors des régimes de droits communs régis par la Loi. Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite (France), des régimes de retraite à prestations définies (Royaume-Uni, Italie (TFR), Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Australie et Canada) et de frais de santé des retraités (Canada).

En France, les indemnités de départ à la retraite versées au salarié lors de son départ sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur dans l'entreprise. Les deux principales conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont :

- la convention collective des transports publics urbains (CCN\_3099) au sein des filiales Keolis;
- la convention collective des transports routiers (CCN\_3085).

Ces régimes peuvent faire l'objet d'un financement partiel.

En Italie, les salariés bénéficient du *Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato* (TFR). Cette indemnité de cessation d'emploi due par l'employeur sans considération du motif de rupture du contrat, prend la forme d'un versement unique représentant environ 1/14<sup>e</sup> de la rémunération annuelle par année d'ancienneté. Ce régime est comptabilisé comme un avantage postérieur à l'emploi puisque les indemnités sont octroyées aux salariés au titre des services rendus pendant la période d'activité.

##### 5.1.2 Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs de l'EPIC SNCF Mobilités employés au statut.

##### 5.1.3 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) comme aux retraités (avantages postérieurs à l'emploi).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

##### 5.1.4 Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité de l'EPIC SNCF Mobilités, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

##### 5.1.5 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. L'accord en vigueur depuis juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

##### 5.1.6 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, via ses filiales, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

##### 5.1.7 Facilités de circulation

Le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités (actifs, retraités et leurs ayant-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayant-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

#### 5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

##### 5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Valeur actualisée des obligations	2 024	2 036
Juste valeur des actifs du régime	-356	-356
<b>Situation nette des régimes</b>	<b>1 667</b>	<b>1 680</b>
Effet du plafonnement de l'actif	1	0
<b>Passif (actif) net à la date de clôture</b>	<b>1 668</b>	<b>1 680</b>
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>1 668</i>	<i>1 680</i>
<i>Dont Actifs nets comptabilisés</i>	<i>1</i>	<i>0</i>

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Retraite et autres avantages assimilés	409	441
Prévoyance CS	31	29
Action Sociale	181	175
Rentes Accidents du travail	560	536
<b>Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>1 181</b>	<b>1 181</b>
Rentes Accidents du travail	28	25
Médailles du travail et autres avantages assimilés	134	142
Cessation progressive d'activité (CPA)	246	260
Compte épargne temps (CET)	79	73
<b>Passif au titre des autres avantages à long terme</b>	<b>487</b>	<b>499</b>
<b>Passif total</b>	<b>1 668</b>	<b>1 680</b>
- dont non courant	1 572	1 577
- dont courant	96	103

### 5.2.2 Variation du passif (actif) net

Les éléments expliquant la variation du passif net sur la période sont ci-après détaillés :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Total passif (actif) net à l'ouverture</b>	<b>1 680</b>	<b>1 590</b>
Coût des services rendus	137	116
Coût des services passés	-5	2
Effet des liquidations du régime	-2	-1
Intérêt financier net	24	27
Ecart actuariels générés sur la période	-5	59
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-123	-98
Contribution de l'employeur au fonds	-8	-9
Effet des variations de périmètre	-9	4
Effet de change	-7	-10
Autres	-16	0
<b>Total passif (actif) net à la clôture</b>	<b>1 668</b>	<b>1 680</b>

Sur 2017, le gain actuariel net de 5 M€ s'explique essentiellement par la baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires : le montant négatif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de -4 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est une charge nette de 8 M€.

Sur 2016, la perte actuarielle nette de 59 M€ s'explique essentiellement par la baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires : le montant négatif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de -64 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 5 M€.

Les effets de change concernent principalement les régimes de retraite des filiales anglaises et résultent de la baisse de la parité livre sterling / Euro observée depuis le Brexit.

Sur 2017, la ligne « Effet des variations de périmètre » concerne principalement STVA pour des montants valorisés à la date de cession en octobre 2017 (-7 M€ sur le passif net et -21 M€ sur la valeur actualisée de l'obligation).

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2017, sont les suivantes :

31/12/2017					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT			
<b>Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture</b>	<b>797</b>	<b>29</b>	<b>175</b>	<b>561</b>	<b>333</b>	<b>142</b>	<b>2 036</b>
Coût des services rendus	34	1	3	25	37	36	137
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-1	0	0	0	0	-3	-3
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-1	0	0	0	0	0	-1
Effet des liquidations	-1	0	0	0	0	-1	-2
Coût financier	16	0	3	9	5	1	34
Ecart actuariels générés sur la période	-11	2	7	24	-8	0	15
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-20	-1	-7	-32	-27	-36	-123
Prestations payées par le fond	-9						-9
Effet des variations de périmètre	-22	0	0	0	0	-1	-23
Effet de change	-18					-2	-21
Autres	0	0	0	0	-15	-2	-17
<b>Valeur actualisée de l'obligation à la clôture</b>	<b>765</b>	<b>31</b>	<b>181</b>	<b>588</b>	<b>326</b>	<b>134</b>	<b>2 024</b>
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	284	31	181	588	326	134	1 543
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	480						480

31/12/2017

En millions d'euros	Retraites et assimilés
<b>Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture</b>	<b>356</b>
Rendement implicite des actifs de régime	9
Écart actuariels générés sur la période	20
Effet des réductions et liquidations	0
Contribution de l'employeur au fonds	8
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-9
Effet des variations de périmètre	-13
Effet de change	-14
Autres	-1
<b>Juste valeur des actifs du régime à la clôture</b>	<b>356</b>
<b>Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture</b>	<b>0</b>
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
<b>Effet du plafonnement de l'actif à la clôture</b>	<b>1</b>

31/12/2017					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT			
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	765	31	181	588	326	134	2 024
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-356	0	0	0	0	0	-356
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	-1	0	0	0	0	0	-1
<b>Total Passif (actif) net à la clôture</b>	<b>409</b>	<b>31</b>	<b>181</b>	<b>588</b>	<b>326</b>	<b>134</b>	<b>1 668</b>
Actif disponible après effet du plafonnement	1						1
<b>Total Passif à la clôture</b>	<b>410</b>	<b>31</b>	<b>181</b>	<b>588</b>	<b>326</b>	<b>134</b>	<b>1 669</b>

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2016, sont les suivantes :

31/12/2016					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT			
<b>Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture</b>	<b>728</b>	<b>33</b>	<b>181</b>	<b>554</b>	<b>327</b>	<b>126</b>	<b>1 949</b>
Coût des services rendus	31	1	3	24	32	26	116
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	0	0	0	0	6	6
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-2	0	0	0	0	-2	-4
Effet des liquidations	-2	0	0	0	0	0	-2
Coût financier	19	1	3	9	6	2	40
Ecart actuariels générés sur la période	98	-4	-4	6	-3	-3	91
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-13	-1	-8	-32	-29	-15	-98
Prestations payées par le fond	-10	0	0	0	0	0	-10
Effet des variations de périmètre	3	0	0	0	0	1	4
Effet de change	-55					1	-54
Autres	0	0	0	0	0	0	0
<b>Valeur actualisée de l'obligation à la clôture</b>	<b>797</b>	<b>29</b>	<b>175</b>	<b>561</b>	<b>333</b>	<b>142</b>	<b>2 036</b>
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	285	29	175	561	333	142	1 524
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	512						512

31/12/2016

En millions d'euros	Retraites et assimilés
<b>Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture</b>	<b>358</b>
Rendement implicite des actifs de régime	13
Ecart actuariels générés sur la période	32
Effet des réductions et liquidations	-1
Contribution de l'employeur au fonds	9
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-10
Effet des variations de périmètre	0
Effet de change	-44
Autres	-1
<b>Juste valeur des actifs du régime à la clôture</b>	<b>356</b>
<b>Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture</b>	<b>1</b>
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
<b>Effet du plafonnement de l'actif à la clôture</b>	<b>0</b>

31/12/2016					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT			
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	797	29	175	561	333	142	2 036
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-356	0	0	0	0	0	-356
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total Passif (actif) net à la clôture</b>	<b>441</b>	<b>29</b>	<b>175</b>	<b>561</b>	<b>333</b>	<b>142</b>	<b>1 680</b>
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
<b>Total Passif à la clôture</b>	<b>441</b>	<b>29</b>	<b>175</b>	<b>561</b>	<b>333</b>	<b>142</b>	<b>1 680</b>

### 5.2.3 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Obligations	82	80
Actions	251	246
Biens immobiliers	1	3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	2
Autres	21	25
<b>Juste valeur totale des actifs du régime</b>	<b>356</b>	<b>356</b>
<i>Dont marché actif</i>	<i>350</i>	<i>315</i>
<i>Dont zone Euro</i>	<i>14</i>	<i>15</i>

Les actifs concernent principalement les régimes de pension des filiales anglaises du Groupe.

### 5.2.4 Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de SNCF Logistics disposent de droits à remboursement (12,1 M€ au 31 décembre 2017, contre 11,4 M€ au 31 décembre 2016). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

### 5.2.5 Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice 2018, par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

31/12/2017

En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	7
Contributions des salariés au fonds	5
<b>Total Contributions à verser</b>	<b>12</b>

31/12/2016

En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	8
Contributions des salariés au fonds	5
<b>Total Contributions à verser</b>	<b>13</b>

### 5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Est principalement concerné le régime spécial de retraite du personnel au statut de l'EPIC SNCF Mobilités depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers.

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est alors déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale.

Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature. La charge nette de la période est constatée :

— En résultat opérationnel courant (au sein de la marge opérationnelle sur la ligne « Charges de personnel ») pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés lié à une modification ou une réduction de régime et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

— En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

### 5.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

La charge enregistrée en résultat au titre des exercices 2017 et 2016 est détaillée ci-après.

31/12/2017					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT			
Coût des services rendus	34	1	3	25	37	36	137
Coût des services passés générés sur l'exercice	-1	0	0	0	0	-3	-5
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	-1	0	0	0	0	-3	-3
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-1	0	0	0	0	0	-1
Effet des liquidations sur l'obligation	-1	0	0	0	0	-1	-2
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0
Autres	0	0	0	0	0	0	0
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>32</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>131</b>
Intérêt financier net du régime	6	0	3	9	5	1	25
<i>Dont coût financier</i>	16	0	3	9	5	1	34
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-9						-9
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			0	-8	0	-7
Autres	1	0	0	0	0	0	1
<b>Résultat financier</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>-3</b>	<b>2</b>	<b>19</b>
<b>Total Charge comptabilisée</b>	<b>39</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>34</b>	<b>35</b>	<b>34</b>	<b>149</b>

31/12/2016					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT			
Coût des services rendus	31	1	3	24	32	26	116
Coût des services passés générés sur l'exercice	-2	0	0	0	0	4	2
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	0	0	0	0	0	6	6
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-2	0	0	0	0	-2	-4
Effet des liquidations sur l'obligation	-2	0	0	0	0	0	-2
Effet des liquidations sur les actifs de régime	1						1
Autres	1	0	0	0	0	0	0
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>24</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>117</b>
Intérêt financier net du régime	6	1	3	9	6	2	26
<i>Dont coût financier</i>	19	1	3	9	6	2	40
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-13						-13
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			0	-3	-3	-6
Autres	1	0	0	0	0	0	1
<b>Résultat financier</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>21</b>
<b>Total Charge comptabilisée</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>29</b>	<b>139</b>

### 5.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 1,0 milliards d'euros sur 2017 (0,9 milliards d'euros en 2016). Elle concerne pour l'essentiel le régime spécial de retraite du personnel au statut de l'EPIC SNCF Mobilités depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

### 5.3.3 Écarts de réévaluation comptabilisés en réserves non recyclables

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, compte tenu de l'application de la norme IAS19 révisée et de la suppression de la méthode du corridor, les écarts actuariels générés sur la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilisés immédiatement en contrepartie des réserves non recyclables (capitaux propres).

En cas de dé-comptabilisation partielle ou totale du passif, ils ne seront jamais repris en résultat sur les exercices ultérieurs. Ils pourront éventuellement être transférés dans une autre composante des capitaux propres (Autres réserves notamment).

Les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme (rentes AT des actifs sur leur période d'activité, médailles du travail, CET et CPA) restent comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

#### 31/12/2017

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total
<i>(pertes) et gains</i>					
<b>Écarts de réévaluation à l'ouverture</b>	<b>-216</b>	<b>-7</b>	<b>70</b>	<b>-312</b>	<b>-465</b>
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	11	-2	-7	-24	-22
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	20				20
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	5				5
Autres	-1				-1
<b>Écarts de réévaluation à la clôture</b>	<b>-182</b>	<b>-10</b>	<b>63</b>	<b>-335</b>	<b>-464</b>

#### 31/12/2016

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total
<i>(pertes) et gains</i>					
<b>Écarts de réévaluation à l'ouverture</b>	<b>-160</b>	<b>-11</b>	<b>66</b>	<b>-306</b>	<b>-411</b>
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	-98	4	4	-6	-97
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	32				32
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	11				11
Autres	0				0
<b>Écarts de réévaluation à la clôture</b>	<b>-216</b>	<b>-7</b>	<b>70</b>	<b>-312</b>	<b>-465</b>

## 5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

### 5.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

#### Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro. Les deux derniers taux indiqués correspondent aux régimes des filiales appliquant la convention des transports routiers (Geodis) et celle des transports de marchandises. Le taux de la Suède concerne les régimes des filiales du métier SNCF Logistics, ceux de la Grande Bretagne Eurostar, filiale du métier Voyages SNCF.

#### Table de mortalité

Depuis le second semestre 2013, les engagements Action sociale et Prévoyance CS de l'EPIC SNCF Mobilités sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuair certifié.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont également été modifiées.

Ces changements de tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

#### Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion. Dans le cadre de la réforme ferroviaire et des transferts au 1<sup>er</sup> juillet 2015, la répartition de l'engagement entre les EPIC a été déterminée sur la base d'un taux différencié. Le taux d'adhésion des bénéficiaires de l'EPIC SNCF Mobilités ressort à 25,94%, taux inchangé depuis 2015. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 9 M€ sur la valeur de l'engagement (10 M€ au 31 décembre 2016).

#### 5.4.1.1 Hypothèses retenues pour les principaux régimes de l'EPIC SNCF Mobilités

Les engagements au titre des régimes de l'EPIC SNCF Mobilités représentant plus de 71 % du total Groupe, les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations sont détaillées ci-après.

	31/12/2017	31/12/2016
Taux d'actualisation	1,23 %	1,60 %
Taux d'inflation	1,75 %	1,75 %
<b>Taux de revalorisation des prestations</b>		
Prévoyance	2,40 %	2,40 %
Action sociale	1,75 %	1,75 %
Rentes Accidents du travail	1,75 %	1,75 %
Cessation progressive d'activité	2,37 %	2,37 %
IDR et médailles du travail	2,37 %	2,37 %
<b>Table de mortalité</b>		
Prévoyance et action sociale	CPR H / CPRF	CPR H / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPR F	CPR F
Cessation progressive d'activité	CPR 80 %H 20 %F	CPR 80 %H 20 %F
IDR et médailles du travail	CPR 80 %H 20 %F	CPR 80 %H 20 %F
Taux d'adhésion au régime CPA	25,94 %	25,94 %



### 5.4.1.2 Hypothèses retenues pour les autres régimes par zone géographique

Concernant les régimes accordés par les filiales du Groupe, les hypothèses utilisées pour les principales zones monétaires sont les suivantes en fonction de la durée des régimes :

	31/12/2017					31/12/2016				
	Zone Euro			Grande-Bretagne	Suède	Zone Euro			Grande-Bretagne	Suède
	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar	Geodis Wilson Holding AB	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar	Geodis Wilson Holding AB
Taux d'actualisation	1,35%	1,10%	0,88%	2,70%	2,80%	1,23%	0,96%	1,21%	2,60%	2,75%
Taux d'augmentation des salaires	2,00%	2,61%	4,34%	2,60%	3,00%	2,00%	3,22%	4,34%	2,70%	3,00%
Taux d'inflation	1,75%	1,75%	1,75%	3,20%	2,00%	1,75%	1,75%	1,75%	3,30%	1,50%

### 5.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

— Pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.

— Pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

#### 5.4.2.1 Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2017	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	Total Long-terme
<b>En millions d'euros</b>									
<b>Gains (pertes) actuariels à l'ouverture</b>	<b>-216</b>	<b>-7</b>	<b>70</b>	<b>-312</b>	<b>-465</b>				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-12	-1	4	7	-2	0	24	4	28
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	11	0	0	0	11	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	12	-2	-10	-31	-30	-1	-16	-4	-22
<b>Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation</b>	<b>11</b>	<b>-2</b>	<b>-7</b>	<b>-24</b>	<b>-22</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	20				20				
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				
<b>Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime</b>	<b>20</b>				<b>20</b>				
Effet de change	5				5				
Autres	-1				-1				
<b>Gains (pertes) actuariels à la clôture</b>	<b>-182</b>	<b>-10</b>	<b>63</b>	<b>-335</b>	<b>-464</b>				
Total ajustements liés à l'expérience	8	-1	4	7	17	0	24	4	28
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	23	-2	-10	-31	-19	-1	-16	-4	-22

31/12/2016									
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	Total Long-terme
<b>Gains (pertes) actuariels à l'ouverture</b>	<b>-160</b>	<b>-11</b>	<b>66</b>	<b>-306</b>	<b>-411</b>				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	3	3	8	6	20	0	9	4	14
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-102	1	-4	-12	-116	0	-6	-1	-8
<b>Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation</b>	<b>-98</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>-6</b>	<b>-97</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	32				32				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				0
<b>Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime</b>	<b>32</b>				<b>32</b>				<b>0</b>
Effet de change	11				11				0
Autres	0				0				0
<b>Gains (pertes) actuariels à la clôture</b>	<b>-216</b>	<b>-7</b>	<b>70</b>	<b>-312</b>	<b>-465</b>				<b>0</b>
Total ajustements liés à l'expérience	35	3	8	6	51	0	9	4	14
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	-102	1	-4	-12	-116	0	-6	-1	-8

\* Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

Au titre de l'exercice 2017, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la baisse du taux d'actualisation.

Au titre de l'exercice 2016, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la baisse du taux d'actualisation. Ceux relatifs aux ajustements liés à l'expérience s'expliquent notamment par la baisse du nombre de bénéficiaires constatés sur certains régimes de l'EPIC SNCF Mobilités.

#### 5.4.2.2 Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2017.

31/12/2017					
En millions d'euros		Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT
Gains (-) / Pertes (+)					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
<b>Sensibilité au taux d'actualisation</b>					
Variation de + 0,25pt		-39	-1	-7	-22
Variation de - 0,25pt		28	1	8	23
<b>Sensibilité au taux d'inflation</b>					
Variation de + 0,25pt			1	7	23
Variation de - 0,25pt			-1	-7	-22
<b>Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA</b>					
Variation de + 1pt					9
Variation de - 1pt					-9

31/12/2016

En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	
<b>Sensibilité au taux d'actualisation</b>					
Variation de + 0,25pt	-34	-1	-6	-20	-9
Variation de - 0,25pt	34	1	7	21	9
<b>Sensibilité au taux d'inflation</b>					
Variation de + 0,25pt		1	7	21	0
Variation de - 0,25pt		-1	-6	-20	0
<b>Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA</b>					
Variation de + 1pt					10
Variation de - 1pt					-10

## 5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont le président directeur général, les directeurs généraux et directeurs généraux délégués. Sont également inclus les autres membres du Comité Exécutif.

Leur rémunération brute imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme. Le montant de l'exercice précédent correspondait à une rémunération nette. Il a été retraité pour refléter la rémunération brute.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Avantages à court terme	2,8	2,6
Avantages postérieurs à l'emploi	0,0	0,0
Indemnités de fin de contrat	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>2,8</b>	<b>2,6</b>

## 6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

### 6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)

L'EFN est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie. L'EFN exclut les éléments suivants :

- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 et sont présentés en note 5.
- Les actifs et passifs financiers de concessions, car ils rémunèrent une prestation de transport ou le droit d'utiliser une infrastructure dans le cadre d'un accord de concession.
- Les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle, car ce sont des transactions sur les capitaux propres, qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie. De façon cohérente avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs financiers qui résultent de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net.
- Les participations non consolidées, classées parmi les actifs disponibles à la vente.

### 6.1.1 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

- les intérêts payés sur la dette financière du Groupe ;
- les produits de la créance sur SNCF Réseau (voir note 6.1.2.1) ;
- les produits de la créance sur la CDP (voir note 6.1.2.2) ;
- et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS. Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	13	36	-23
Coût de l'endettement financier net	-259	-301	42
Autres charges et produits financiers	-26	-14	-12
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-272</b>	<b>-279</b>	<b>7</b>

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Charges financières	-628	-796	167
Produits financiers	356	516	-160
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-272</b>	<b>-279</b>	<b>7</b>

### 6.1.2 Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux qui suivent présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur.

Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courants. La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé.

Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement.

Le niveau de la hiérarchie utilisé pour calculer la juste valeur des instruments financiers, qu'ils soient comptabilisés à la juste valeur ou au coût amorti, est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

— Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.

— Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.

— Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

31/12/2017					Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
					En millions d'euros	À la juste valeur par capitaux propres	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
Créance envers SNCF Réseau	6.1.2.1	665	26	691	-	691	-	-	691	981	-	981	-
Créance envers SNCF	6.1.2.1	356	51	407	-	407	-	-	407	448	-	448	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2	1 491	42	1 533	-	1 533	-	-	1 533	1 923	-	1 923	-
Cash collatéral actif		-	573	573	-	573	-	-	573	573	-	573	-
Autres prêts et créances	6.1.2.3	453	57	510	-	510	-	-	510	530	1	528	1
Actifs financiers de concession	3.2	1 195	117		-	1 312	-	-	1 312	1 439	-	1 439	-
<b>Sous-total prêts et créances</b>		<b>4 160</b>	<b>867</b>	<b>3 715</b>	<b>-</b>	<b>5 027</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5 027</b>	<b>5 895</b>	<b>1</b>	<b>5 892</b>	<b>1</b>
Actifs de retraite	5	13											
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.4	229	0		229	-	-	-	229	229	-	38	191
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.5	-	1	1	-	-	1	-	1	1	1	0	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	336	91	426	-	-	-	426	426	426	-	426	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	736	115	852	-	-	852	-	852	852	-	852	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.7	-	6 394	6 394	-	-	6 394	-	6 394	6 394	5 624	770	0
<b>Total des actifs financiers courants et non courants</b>		<b>5 474</b>	<b>7 468</b>	<b>11 387</b>	<b>229</b>	<b>5 027</b>	<b>7 246</b>	<b>426</b>	<b>12 929</b>	<b>13 796</b>	<b>5 626</b>	<b>7 978</b>	<b>193</b>
Emprunts obligataires		10 878	1 598	12 476	-	12 297	179	-	12 476	14 598	-	14 598	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		2 004	95	2 099	-	2 099	-	-	2 099	2 112	0	2 111	0
Dettes de location-financement		641	217	858	-	858	-	-	858	857	0	857	0
<b>Sous-total emprunts</b>	6.1.2.6	<b>13 523</b>	<b>1 910</b>	<b>15 433</b>	<b>-</b>	<b>15 254</b>	<b>179</b>	<b>-</b>	<b>15 433</b>	<b>17 566</b>	<b>0</b>	<b>17 566</b>	<b>0</b>
dont:													
- évalués au coût amorti		11 215	1 837	13 052	-	13 052	-	-	13 052	15 085	0	15 084	0
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		2 162	40	2 202	-	2 202	-	-	2 202	2 302	-	2 302	-
- évalués selon l'option "juste valeur" *		147	32	179	-	-	179	-	179	179	-	179	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	494	31	525	-	-	-	525	525	525	-	525	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	590	114	704	-	-	704	-	704	704	-	704	-
<b>Emprunts et dettes financières</b>		<b>14 608</b>	<b>2 054</b>	<b>16 662</b>	<b>-</b>	<b>15 254</b>	<b>883</b>	<b>525</b>	<b>16 662</b>	<b>18 795</b>	<b>0</b>	<b>18 794</b>	<b>0</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.7	-	2 640	2 640	-	2 640	-	-	2 640	2 640	262	2 378	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.6	1 275	-		1 275	-	-	-	1 275	1 275	-	-	1 275
<b>Total des passifs financiers courants et non courants</b>		<b>15 883</b>	<b>4 693</b>	<b>19 301</b>	<b>1 275</b>	<b>17 893</b>	<b>883</b>	<b>525</b>	<b>20 576</b>	<b>22 710</b>	<b>262</b>	<b>21 172</b>	<b>1 275</b>
<b>Endettement financier net du groupe</b>		<b>10 571</b>	<b>-2 657</b>	<b>7 914</b>	<b>-</b>	<b>14 178</b>	<b>-6 364</b>	<b>99</b>	<b>7 914</b>	<b>9 307</b>	<b>-5 364</b>	<b>14 671</b>	<b>-1</b>

\* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 145 M€.

31/12/2016

				Instruments financiers				Total	Juste valeur					
Rubrique au bilan et classes d'instruments					À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
En millions d'euros		Note	Non courant	Courant	EFN									
Créance envers SNCF Réseau	6.1.2.1		670	27	697	-	697	-	697	1 045	-	1 045	-	
Créance envers SNCF	6.1.2.1		405	51	456	-	456	-	456	511	-	511	-	
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2		1 503	42	1 545	-	1 545	-	1 545	2 041	-	2 041	-	
Cash collatéral actif			-	802	802	-	802	-	802	802	0	802	-	
Autres prêts et créances	6.1.2.3		488	103	591	-	591	-	591	620	7	611	2	
Actifs financiers de concession	3.2		1 227	155		-	1 383	-	1 383	1 603	-	1 603	-	
<b>Sous-total prêts et créances</b>			<b>4 293</b>	<b>1 180</b>	<b>4 091</b>	-	<b>5 473</b>	-	<b>5 473</b>	<b>6 622</b>	<b>7</b>	<b>6 613</b>	<b>2</b>	
Actifs de retraite	5		12											
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.4		204	-		204	-	-	204	204	0	0	204	
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.5		-	0	0	-	-	0	0	0	0	-	-	
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3		567	51	617	-	-	-	617	617	-	617	-	
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3		912	118	1 030	-	-	1 030	-	1 030	-	1 030	-	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.7		-	4 584	4 584	-	-	4 584	-	4 584	4 150	434	0	
<b>Total des actifs financiers courants et non courants</b>			<b>5 988</b>	<b>5 932</b>	<b>10 322</b>	<b>204</b>	<b>5 473</b>	<b>5 614</b>	<b>617</b>	<b>11 909</b>	<b>13 058</b>	<b>4 157</b>	<b>8 694</b>	<b>207</b>
Emprunts obligataires			10 526	906	11 432	-	11 237	195	-	11 432	13 962	-	13 962	-
Emprunts auprès des établissements de crédit			1 698	147	1 845	-	1 845	-	-	1 845	1 870	1	1 869	0
Dettes de location-financement			796	64	860	-	860	-	-	860	864	0	864	-
<b>Sous-total emprunts</b>	6.1.2.6		<b>13 020</b>	<b>1 117</b>	<b>14 137</b>	-	<b>13 942</b>	<b>195</b>	-	<b>14 137</b>	<b>16 697</b>	<b>1</b>	<b>16 696</b>	<b>0</b>
dont:														
- évalués au coût amorti			11 446	998	12 444	-	12 444	-	-	12 444	14 936	1	14 935	0
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur			1 381	118	1 499	-	1 499	-	-	1 499	1 566	0	1 566	-
- évalués selon l'option "juste valeur" *			193	2	195	-	-	195	-	195	195	0	194	0
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3		549	44	593	-	-	-	593	593	-	593	-	
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3		736	86	822	-	-	822	-	822	-	822	-	
<b>Emprunts et dettes financières</b>			<b>14 305</b>	<b>1 247</b>	<b>15 552</b>	-	<b>13 942</b>	<b>1 017</b>	<b>593</b>	<b>15 552</b>	<b>18 111</b>	<b>1</b>	<b>18 110</b>	<b>0</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.7		-	2 744	2 744	-	2 744	-	-	2 744	2 744	287	2 457	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.6		1 176	1		1 177	-	-	-	1 177	1 177	-	1 146	31
<b>Total des passifs financiers courants et non courants</b>			<b>15 481</b>	<b>3 992</b>	<b>18 296</b>	<b>1 177</b>	<b>16 686</b>	<b>1 017</b>	<b>593</b>	<b>19 473</b>	<b>22 032</b>	<b>288</b>	<b>21 713</b>	<b>31</b>
<b>Endettement financier net du groupe</b>			<b>9 760</b>	<b>-1 786</b>	<b>7 974</b>	-	<b>12 595</b>	<b>-4 597</b>	<b>-25</b>	<b>7 974</b>	<b>9 605</b>	<b>-3 869</b>	<b>13 477</b>	<b>-2</b>

\* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 153 M€.

#### 6.1.2.1. Créances envers le groupe public ferroviaire Créance sur SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France jusqu'au 31 décembre 2014)

La loi du 13 février 1997, portant création de Réseau Ferré de France (RFF), précise, dans son article 7, qu'en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1<sup>er</sup> janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros est transférée à Réseau Ferré de France.

Ce transfert a consisté en la constatation, à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités, d'une créance sur RFF, le passif de l'entreprise restant identique.

La créance sur RFF a été constituée ligne à ligne de manière à ce qu'elle présente une structure, en termes d'échéances, de devises et de nature de taux en tous points identiques à celle de la dette de l'entreprise après contrats d'échange arrêtée au 31 décembre 1996 à 30,3 milliards d'Euros.

Le cours d'origine retenu pour les devises incluses dans la créance a été celui du 31 décembre 1996.

Par ailleurs, les postes comptables de produits ou charges restant à étaler représentatifs des primes et frais d'émission ou de produits ou charges sur contrats d'échange ont fait l'objet d'un transfert, matérialisé par un flux de trésorerie. Ce flux est constaté dans les comptes du groupe SNCF Mobilités sous la forme d'un produit constaté d'avance, qui est enregistré en résultat en fonction des échéances des transactions correspondantes.

Une convention, signée entre les deux établissements, supporte la créance sur RFF.

La créance est évaluée au coût amorti. Elle fait, le cas échéant, l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie. Au 31 décembre 2017, la créance sur SNCF Réseau ne fait l'objet d'aucune couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie, de même qu'au 31 décembre 2016.

#### Créance envers SNCF

La créance envers SNCF résulte des opérations de transfert réalisées en application de la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Elle reflète le paiement à crédit par SNCF du prix de transfert en dix annuités jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2025 et porte intérêt à taux fixe. Elle est comptabilisée au coût amorti.

#### 6.1.2.2. Créance sur la caisse de la dette publique

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et SNCF Mobilités (anciennement SNCF), il avait été créé au 1<sup>er</sup> janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1<sup>er</sup> janvier 2006 de SNCF Mobilités, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de l'EPIC Mobilités. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'État à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'État.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'État et du financement des dettes du SAAD, une série d'opérations a été réalisée aboutissant à substituer la créance envers l'État par une créance envers la Caisse de la dette publique (CDP) dont les modalités sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

À l'issue de ces opérations, SNCF Mobilités :

- reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres avec les contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a nouées;

- détient une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'État au bilan d'ouverture IFRS au 1<sup>er</sup> janvier 2006, à savoir :

- la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées; elle est ensuite comptabilisée au coût amorti;

- les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

Les valeurs nettes comptables s'entendent hors instruments dérivés.

#### 6.1.2.3. Autres prêts et créances

Les autres prêts et créances incluent les créances rattachées à des participations, les prêts « aides à la construction », les autres prêts et les dépôts de garantie (hors « cash collatéral actifs »). Ces instruments financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif (TIE).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en actifs courants.

En cas d'indication objective d'une dépréciation des actifs financiers, à savoir une baisse significative et durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est constatée par le résultat. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation...).

#### 6.1.2.4. Actifs disponibles à la vente

Les actifs disponibles à la vente comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées pour 229 M€ (204 M€ au 31 décembre 2016), que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme (notamment les ESH décrites en note 10.2), et des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs.

Les titres de participation sont évalués à la juste valeur sauf si elle ne peut être déterminée de manière fiable. Ils sont alors maintenus au bilan à leur coût d'acquisition. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Elle est ainsi évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque les prix de transactions similaires sont observables sur le marché, et, à défaut, suivant le niveau 3, notamment sur la base de la quote-part des capitaux propres ou des perspectives de rentabilité.

Les placements sont évalués à la juste valeur en utilisant les données de marché, courbe des taux et spreads de crédit de chacun des émetteurs des titres. L'évaluation de ces placements est rapprochée de leur cotation lorsque celle-ci est disponible.

Les variations de juste valeur des titres classés en disponibles à la vente sont inscrites dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. Les montants constatés en capitaux propres ne sont repris en résultat que lors de la cession de l'actif. En cas de baisse significative ou prolongée de la juste valeur en deçà de leur valeur comptable, une perte de valeur est constatée. Elle est enregistrée dans un compte de perte de valeur avec pour contrepartie le résultat. Cette perte de valeur ne peut pas être reprise lorsqu'elle concerne des actions.

#### 6.1.2.5. Actifs à la juste valeur par le résultat (actifs de transaction)

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF Mobilités fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

#### 6.1.2.6. Passifs financiers courants et non courants

Les passifs financiers incluent les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés. L'encours de ces dépôts (cash collatéral passif) est inclus dans l'agrégat « Dettes de trésorerie passive ».

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. Cette option ne concernant que des dettes de l'EPIC Mobilités, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

Les normes IFRS 10 « États financiers consolidés » et IAS 32 « Instruments financiers : présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat de participations ne donnant pas le contrôle fermes ou conditionnels parmi les passifs financiers avec pour contrepartie une réduction des participations ne donnant pas le contrôle. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des participations ne donnant pas le contrôle, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres du Groupe. A chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue. Elle est évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque l'engagement provient d'une transaction récente, et, à défaut, suivant le niveau 3. Le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres.

#### 6.1.2.7. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.



Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois*	4 798	2 673	2 124
Disponibilités	1 596	1 911	-314
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière</b>	<b>6 394</b>	<b>4 584</b>	<b>1 810</b>
Intérêts courus à payer	-1	-1	0
Concours bancaires courants	-261	-286	25
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie</b>	<b>6 132</b>	<b>4 297</b>	<b>1 835</b>

\*Y compris dépôts et billets de trésorerie.

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que pour les titres de créances négociables, la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché. Le risque de variation de valeur est non significatif pour ces instruments. Les SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie sont évaluées à la juste valeur et se montent à 4 027 M€ au 31 décembre 2017 (2 239 M€ au 31 décembre 2016).

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 2 395 M€ en 2017 (1 364 M€ en 2016). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 2 054 M€ (1 475 M€ en 2016). L'incidence de la variation du BFR présente un solde positif en 2017 (23 M€) contre un solde négatif en 2016 (-697 M€). Les créances vis-à-vis des Autorités Organisatrices (État, Régions, Île-de-France Mobilités (anciennement STIF)) avaient notamment augmenté de 484 M€ en 2016.

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 1 467 M€ en 2017 (négatifs de 1 563 M€ en 2016).

— Les décaissements proviennent principalement :

- des investissements corporels et incorporels pour 2 482 M€ en 2017 (2 585 M€ en 2016); ils sont détaillés en note 4.1.3;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 1 047 M€ en 2017 (769 M€ en 2016).

— Ils sont compensés par :

- des incidences des variations de périmètre pour 61 M€ en 2017 (41 M€ en 2016), dont 180 M€ de trésorerie provenant de la cession de STVA (voir note 2.1) ;
- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 336 M€ en 2017 contre 427 M€ en 2016;
- des subventions d'investissement reçues pour 315 M€ en 2017 contre 617 M€ en 2016;
- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 1 031 M€ en 2017 contre 814 M€ en 2016.

— Les flux liés au financement du Groupe sont positifs de 936 M€ en 2017 (ils étaient positifs de 806 M€ en 2016). Ils proviennent principalement :

- du paiement des dividendes à l'EPIC SNCF pour 110 M€ (126 M€ en 2016) ;
- du paiement des intérêts financiers net pour 296 M€ (291 M€ en 2016) ;
- des remboursements de dettes de trésorerie pour -49 M€ (contre une augmentation des dettes de trésorerie de 706 M€ en 2016) ;
- de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances SNCF Réseau et CDP pour 393 M€ (607 M€ en 2016 dont 292 M€ pour Akiem) ; les encaissements sur les créances SNCF Réseau s'élèvent à 6 M€ (138 M€ en 2016) et les encaissements sur la créance CDP à 0 M€ (0 M€ en 2016).
- de nouveaux emprunts pour 1 810 M€ (1 187 M€ en 2016) dont 1 444 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités (667 M€ en 2016). En effet, un emprunt obligataire d'un montant de 1 milliard d'euros, à taux fixe swappé à taux variable pour la moitié du montant, a été émis en date du 2 février 2017 par l'EPIC SNCF Mobilités. Cet emprunt et le swap échoient le 2 février 2029. Une seconde tranche de 300 M€ a été émise le 31 mai 2017 (voir note 2.1 des comptes consolidés annuels).

### 6.1.2.8. Variations des passifs issus des activités de financement

Un nouvel amendement à la norme IAS 7 – Etat des flux de trésorerie demande de fournir des informations sur les variations des passifs issus des activités de financement indiqués dans l'état de flux de trésorerie ainsi que les variations des actifs financiers qui couvrent ces passifs.

Le rapprochement entre les soldes d'ouverture et de clôture de l'état de situation financière consolidé des passifs issus des activités de financement et des actifs financiers qui couvrent ces passifs s'établit comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations non monétaires					31/12/2017
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Intérêts financiers nets versés	Variation des dettes de trésorerie	Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variations de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
<b>Passifs (A)</b>	<b>19 186</b>	<b>1 810</b>	<b>-395</b>	<b>11</b>	<b>-49</b>	<b>-4</b>	<b>-404</b>	<b>-76</b>	<b>179</b>	<b>61</b>	<b>-4</b>	<b>20 314</b>
Emprunts obligataires	11 432	1 428	-118	22	0	0	-288	0	0	0	0	12 476
Emprunts auprès des établissements de crédit	1 845	370	-198	1	0	0	13	-69	158	0	-20	2 099
Dettes de location-financement	860	12	-79	0	0	0	0	-3	4	61	3	858
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2 457	0	0	0	-49	0	-45	0	0	0	15	2 378
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 177	0	0	0	0	-4	86	0	16	0	0	1 275
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 415	0	0	-12	0	0	-170	-4	1	0	-1	1 229
<b>Actifs (B)</b>	<b>3 929</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-383</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>3 541</b>
Créance envers SNCF Réseau	697	0	-6	0	0	0	0	0	0	0	0	691
Créance envers SNCF - ICNE	6	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	6
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 545	0	0	0	0	0	-12	0	0	0	0	1 533
Autres prêts et créances - ICNE	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-2	3
Dépôts et cautionnements	29	0	4	0	0	0	0	-2	0	0	-1	30
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 647	0	0	4	0	0	-371	0	0	0	-1	1 278
<b>Produits et charges financiers (C)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-303</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-303</b>
Charges	0	0	0	-597	0	0	0	0	0	0	0	-597
Produits	0	0	0	293	0	0	0	0	0	0	0	293
<b>Flux de financement dans l'EFT (A-B+C)</b>	<b>15 257</b>	<b>1 810</b>	<b>-393</b>	<b>-296</b>	<b>-49</b>	<b>-4</b>	<b>-21</b>	<b>-74</b>	<b>179</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>16 773</b>

En millions d'euros	31/12/2015	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations non monétaires					31/12/2016
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Intérêts financiers nets versés	Variation des dettes de trésorerie	Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variations de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
<b>Passifs (A)</b>	<b>18 615</b>	<b>1 187</b>	<b>-745</b>	<b>-26</b>	<b>706</b>	<b>0</b>	<b>-209</b>	<b>-58</b>	<b>73</b>	<b>38</b>	<b>-395</b>	<b>19 186</b>
Emprunts obligataires	11 023	652	-122	2	0	0	-123	0	0	0	0	11 432
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 078	525	-327	-4	0	0	-26	-39	31	0	-393	1 844
Dettes de location-financement	1 100	10	-295	0	0	0	0	-3	11	38	0	860
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	1 756	0	0	0	706	0	-5	0	1	0	1	2 457
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 276	0	0	0	0	0	-129	0	30	0	0	1 177
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 383	0	0	-24	0	0	74	-15	0	0	-3	1 415
<b>Actifs (B)</b>	<b>4 244</b>	<b>0</b>	<b>-137</b>	<b>-27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-148</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>3 929</b>
Créance envers SNCF Réseau	859	0	-136	-2	0	0	-24	0	0	0	0	697
Créance envers SNCF - ICNE	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	8	6
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 556	0	0	0	0	0	-11	0	0	0	0	1 545
Autres prêts et créances - ICNE	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-8	4
Dépôts et cautionnements	30	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	29
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 787	0	0	-23	0	0	-112	0	0	0	-3	1 647
<b>Produits et charges financiers (C)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-292</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-292</b>
Charges	0	0	0	-633	0	0	0	0	0	0	0	-633
Produits	0	0	0	341	0	0	0	0	0	0	0	341
<b>Flux de financement dans l'EFT (A-B+C)</b>	<b>14 371</b>	<b>1 187</b>	<b>-607</b>	<b>-292</b>	<b>706</b>	<b>0</b>	<b>-62</b>	<b>-58</b>	<b>73</b>	<b>38</b>	<b>-392</b>	<b>15 256</b>

## 6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le Conseil d'administration du groupe et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société mère qui peuvent être couverts par des instruments financiers.

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

### 6.2.1 Gestion des risques de taux d'intérêt

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. Le Groupe utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies, pour SNCF Mobilités, par le cadre général susvisé.

En terme économique, la part à taux fixe de l'endettement financier net de la société mère au 31 décembre 2017 est de 108,50% comparée à 95,70% au 31 décembre 2016. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,01% pour l'exercice 2017 contre 3,50% pour l'exercice 2016.

#### Analyse de sensibilité

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

— à l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures de juste valeur;

— aux dettes en juste valeur sur option;

— aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IAS 39.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêts est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse et à la baisse de la courbe des taux d'intérêts de 50 points de base (bp) à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

En millions d'euros	31/12/2017				31/12/2016			
	+50 bp		- 50 bp		+50 bp		- 50 bp	
	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	4	0	-5	0	-2	0	2	0
Dettes en juste valeur sur option	4	0	-5	0	6	0	-6	0
Dérivés non qualifiés de couverture	8	0	-19	0	11	0	-19	0
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	0	43	0	-38	0	50	0	-54
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>43</b>	<b>-28</b>	<b>-38</b>	<b>15</b>	<b>50</b>	<b>-23</b>	<b>-54</b>

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
Taux fixe	12 493	11 368	11 566	10 977
Taux variable	2 940	2 770	3 867	3 161
<b>Total des emprunts</b>	<b>15 433</b>	<b>14 137</b>	<b>15 433</b>	<b>14 138</b>

Au 31 décembre 2017, la part de l'endettement financier net restant en devises pour l'EPIC Mobilités, après couverture par contrat d'échange de devises, diminue et s'élève à 0,17 % (0,27 % au 31 décembre 2016).

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
Euro	12 229	10 755	14 705	13 468
Franc suisse	1 137	1 335	0	0
Dollar américain	408	376	283	233
Dollar canadien	34	31	34	31
Livre sterling	1 093	1 147	292	312
Yen	277	306	0	0
Dollar australien	74	77	74	77
Dollar hong-kong	136	93	0	0
Autres	45	15	45	15
<b>Total des emprunts</b>	<b>15 433</b>	<b>14 137</b>	<b>15 433</b>	<b>14 137</b>

## 6.2.2 Gestion des risques de change

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour SNCF Mobilités, par le même cadre général. Le Groupe utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

La dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, les dettes en Franc suisse sont totalement couvertes et les dettes en Dollar sont partiellement couvertes par des actifs en Dollar.

### 6.2.3 Gestion du risque sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

Pour l'année 2016, la mise en place de deux swaps désignés en couverture de flux de trésorerie sur l'EPIC SNCF Mobilités pour un volume de 12 000 tonnes de gasoil a entraîné le paiement d'un différentiel de strike de 0,193 M€.

Pour l'année 2017 et dans un contexte de baisse des prix du baril en deçà de 50\$, il a été décidé de couvrir une partie de la consommation pétrole par la mise en place de dérivés, pour un volume de 8 400 tonnes. Ces dérivés ont dégagé sur l'exercice un gain de 0,236 M€.

Chez Keolis, six tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 6 822 tonnes de gasoil au 31 décembre 2017, ont été mis en place par Keolis SA et désignés en tant que couverture de flux de trésorerie. Ces tunnels sont comptabilisés en tant que créances d'exploitation et présentent une juste valeur de +0,2 M€ à fin décembre. Les dates d'échéance de ces tunnels sont comprises entre le 30 juin 2018 et le 30 septembre 2019.

### 6.2.4 Gestion du risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-dessous. Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.4.2.

#### 6.2.4.1. Les placements financiers

Le cadre général déjà cité précise, pour la société SNCF Mobilités, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa nationalité. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

### Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition, ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

### Portefeuille d'actifs disponibles à la vente

Depuis le 31 décembre 2014, les actifs disponibles à la vente sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés.

#### 6.2.4.2. Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre général déjà cité précise, pour la société mère, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elle. La consommation de la limite autorisée, fondée sur les paiements futurs ou sur le coût de remplacement, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Un contrat cadre de remise en garantie définissant les modalités de versement/réception de collatéral est signé avec toutes les contreparties bancaires traitant avec la société mère afin de limiter le risque de crédit. Tous les instruments financiers dérivés de taux et de change Moyen et Long Terme (swaps de taux, swaps de devises) négociés avec des contreparties bancaires sont couverts par ces contrats de remise en garantie.

La consommation de la limite attribuée est constituée par le seuil du collatéral auquel est ajouté un montant forfaitaire tenant compte de la valeur absolue des plus fortes variations de la valeur de marché de l'ensemble des contrats financiers sous collatéral avec la contrepartie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 « Informations à fournir: compensation des actifs financiers et des passifs financiers ». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces dérivés sont comptabilisés parmi

les dettes et créances d'exploitation. Au 31 décembre 2017, ils sont actifs pour 2 M€ (3 M€ au 31 décembre 2016) et passifs pour 3 M€ (15 M€ au 31 décembre 2016). La colonne « Cash collatéral » correspond aux encours des contrats de collateralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers: présentation ».

31/12/2017 En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 280	0	1 280	710	393	177
Instruments financiers dérivés passifs	1 233	0	1 233	573	392	268
Position nette sur instruments dérivés	48	0	48	137	1	-90

31/12/2016 En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 650		1 650	1 173	435	42
Instruments financiers dérivés passifs	1 430		1 430	802	449	179
Position nette sur instruments dérivés	220		220	371	-14	-137

Au 31 décembre 2017, trois contreparties représentent 99 % du risque de crédit de la position active.

Au 31 décembre 2016, trois contreparties représentent 93 % du risque de crédit de la position active.

L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collateralisation et la mensualisation des appels de marge.

### 6.2.5 Gestion du risque de liquidité

La société SNCF Mobilités assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de Neu-CP (anciennement dénommé billets de trésorerie) d'un montant maximal de 3 049 M€, utilisé à hauteur de 800 M€ au 31 décembre 2017 (150 M€ au 31 décembre 2016) et en moyenne à hauteur de 390 M€ pendant l'exercice 2017, contre 70 M€ en 2016.

Par ailleurs, la société SNCF Mobilités a mis en place début 2009 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 2 000 M€, utilisé à hauteur de 860 M€ au 31 décembre 2017 (1 130 M€ au 31 décembre 2016) et en moyenne à hauteur de 410 M€ pendant l'exercice 2017 (270 M€ sur 2016).

En outre, la société dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 815 M€ (780 M€ en 2016). Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

En millions d'euros	Total			
	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2017	1 437	402	1 029	6
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2016	1 380	211	1 163	6

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Moins d'1 an	1 849	1 089
De 1 à moins de 5 ans	3 116	3 825
De 5 à moins de 10 ans	6 979	5 658
De 10 à moins de 20 ans	2 386	2 134
20 ans et plus	989	1 067
Impact de la juste valeur (option «juste valeur»)	25	41
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	89	323
<b>Total</b>	<b>15 433</b>	<b>14 137</b>
Juste valeur des dérivés non courants	1 084	1 284
Juste valeur des dérivés courants	144	130
<b>Total emprunts et dettes financières</b>	<b>16 661</b>	<b>15 551</b>

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit (les décaissements en négatif et les encaissements en positif) pour les actifs et passifs financiers entrant dans la définition de l'EFN :

<b>Flux d'échéances</b>							<b>31/12/2017</b>
<b>En millions d'euros</b>	<b>Total</b>	<b>Moins d'1 an</b>	<b>De 1 à moins de 5 ans</b>	<b>De 5 à moins de 10 ans</b>	<b>De 10 à moins de 20 ans</b>	<b>20 ans et plus</b>	
<b>Sur emprunts obligataires</b>	<b>-15 651</b>	<b>-1 786</b>	<b>-3 065</b>	<b>-6 798</b>	<b>-2 708</b>	<b>-1 293</b>	
Capital	-11 778	-1 322	-1 457	-5 773	-2 216	-1 009	
Flux d'intérêts	-3 872	-464	-1 608	-1 025	-492	-284	
<b>Sur emprunts auprès des établissements de crédit</b>	<b>-2 128</b>	<b>-102</b>	<b>-1 423</b>	<b>-573</b>	<b>-28</b>	<b>-2</b>	
Capital	-2 096	-93	-1 405	-568	-28	-2	
Flux d'intérêts	-32	-9	-18	-5	0	0	
<b>Sur dettes de location-financement</b>	<b>-871</b>	<b>-227</b>	<b>-419</b>	<b>-107</b>	<b>-117</b>	<b>0</b>	
Capital	-858	-217	-414	-108	-119	0	
Flux d'intérêts	-13	-11	-5	1	1	0	
<b>Sur le sous-total emprunts</b>	<b>-18 650</b>	<b>-2 115</b>	<b>-4 907</b>	<b>-7 478</b>	<b>-2 854</b>	<b>-1 295</b>	
Capital	-14 732	-1 632	-3 277	-6 449	-2 364	-1 011	
Flux d'intérêts	-3 917	-484	-1 630	-1 029	-491	-284	
<b>Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive</b>	<b>-2 640</b>	<b>-2 640</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>I - Total emprunts</b>	<b>-21 289</b>	<b>-4 755</b>	<b>-4 907</b>	<b>-7 478</b>	<b>-2 854</b>	<b>-1 295</b>	
<b>Sur créance SNCF Réseau</b>	<b>996</b>	<b>59</b>	<b>268</b>	<b>669</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Capital	670	5	50	614	0	0	
Flux d'intérêts	326	54	217	54	0	0	
<b>Sur créance SNCF</b>	<b>454</b>	<b>56</b>	<b>227</b>	<b>170</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Capital	401	45	195	161	0	0	
Flux d'intérêts	53	11	32	9	0	0	
<b>Sur créance sur la Caisse de la dette publique</b>	<b>1 944</b>	<b>99</b>	<b>858</b>	<b>988</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Capital	1 407	0	500	907	0	0	
Flux d'intérêts	537	99	358	81	0	0	
<b>Sur autres prêts et créances et cash collatéral</b>	<b>1 178</b>	<b>660</b>	<b>268</b>	<b>184</b>	<b>66</b>	<b>1</b>	
Capital	1 141	624	267	183	66	1	
Flux d'intérêts	37	35	1	0	0	0	
<b>Sur trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>6 394</b>	<b>6 394</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>II - Actifs financiers</b>	<b>10 966</b>	<b>7 268</b>	<b>1 621</b>	<b>2 010</b>	<b>66</b>	<b>1</b>	
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-66	-47	-52	22	18	-8	
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-797	-106	-419	-273	0	0	
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	335	48	124	77	75	12	
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 015	153	564	298	0	0	
<b>III - Instruments financiers dérivés</b>	<b>486</b>	<b>48</b>	<b>217</b>	<b>123</b>	<b>94</b>	<b>4</b>	
<b>Sur l'endettement financier net (I + II + III)</b>	<b>-9 837</b>	<b>2 561</b>	<b>-3 068</b>	<b>-5 344</b>	<b>-2 694</b>	<b>-1 290</b>	

## Flux d'échéances

31/12/2016

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
<b>Sur emprunts obligataires</b>	<b>-14 754</b>	<b>-1 094</b>	<b>-3 983</b>	<b>-6 255</b>	<b>-1 997</b>	<b>-1 425</b>
Capital	-10 675	-652	-2 378	-5 057	-1 493	-1 095
Flux d'intérêts	-4 078	-442	-1 606	-1 198	-503	-330
<b>Sur emprunts auprès des établissements de crédit</b>	<b>-1 882</b>	<b>-167</b>	<b>-1 233</b>	<b>-254</b>	<b>-229</b>	<b>0</b>
Capital	-1 844	-146	-1 217	-252	-229	0
Flux d'intérêts	-38	-20	-16	-1	0	0
<b>Sur dettes de location-financement</b>	<b>-869</b>	<b>-66</b>	<b>-572</b>	<b>-111</b>	<b>-120</b>	<b>0</b>
Capital	-860	-64	-567	-107	-122	0
Flux d'intérêts	-9	-1	-6	-4	2	0
<b>Sur le sous-total emprunts</b>	<b>-17 505</b>	<b>-1 326</b>	<b>-5 788</b>	<b>-6 619</b>	<b>-2 345</b>	<b>-1 425</b>
Capital	-13 380	-863	-4 161	-5 416	-1 844	-1 096
Flux d'intérêts	-4 125	-463	-1 627	-1 203	-501	-330
<b>Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive</b>	<b>-2 744</b>	<b>-2 744</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>I - Total emprunts</b>	<b>-20 249</b>	<b>-4 070</b>	<b>-5 788</b>	<b>-6 619</b>	<b>-2 345</b>	<b>-1 425</b>
<b>Sur créance SNCF Réseau</b>	<b>1 056</b>	<b>60</b>	<b>272</b>	<b>724</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Capital	676	6	55	615	0	0
Flux d'intérêts	380	54	217	109	0	0
<b>Sur créance SNCF</b>	<b>516</b>	<b>57</b>	<b>229</b>	<b>229</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Capital	449	44	191	214	0	0
Flux d'intérêts	66	13	38	15	0	0
<b>Sur créance sur la Caisse de la dette publique</b>	<b>2 043</b>	<b>99</b>	<b>876</b>	<b>1 068</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Capital	1 407	0	500	907	0	0
Flux d'intérêts	636	99	376	161	0	0
<b>Sur autres prêts et créances et cash collatéral</b>	<b>1 487</b>	<b>913</b>	<b>289</b>	<b>155</b>	<b>127</b>	<b>3</b>
Capital	1 448	899	268	152	126	3
Flux d'intérêts	39	14	21	3	1	0
<b>Sur trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>4 584</b>	<b>4 584</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>II - Actifs financiers</b>	<b>9 686</b>	<b>5 713</b>	<b>1 666</b>	<b>2 176</b>	<b>127</b>	<b>3</b>
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-410	-74	-185	-72	-66	-13
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-889	-103	-414	-366	-5	0
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	492	58	180	121	107	28
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 156	151	584	419	2	0
<b>III - Instruments financiers dérivés</b>	<b>349</b>	<b>31</b>	<b>164</b>	<b>102</b>	<b>37</b>	<b>15</b>
<b>Sur l'endettement financier net (I + II + III)</b>	<b>-10 214</b>	<b>1 673</b>	<b>-3 958</b>	<b>-4 341</b>	<b>-2 181</b>	<b>-1 407</b>



En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance des actifs financiers de concession (en dehors de l'EFN) se présentent comme suit :

Flux d'échéances						31/12/2017
En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
<b>Actifs financiers de concession</b>	<b>1 435</b>	<b>159</b>	<b>1 259</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>0</b>
Capital	1 341	108	1 216	2	15	0
Flux d'intérêts	93	51	43	0	0	0

Flux d'échéances						31/12/2016
En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
<b>Actifs financiers de concession</b>	<b>1 604</b>	<b>202</b>	<b>1 396</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Capital	1 476	155	1 315	6	0	0
Flux d'intérêts	128	46	81	0	0	0

### 6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières sont initialement comptabilisés à la juste valeur et réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture.

Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

La variation de valeur des instruments financiers dérivés non associés à des opérations d'exploitation et qui ne participent pas à une opération de couverture au sens de la norme IAS 39, est comptabilisée en résultat de la période, au sein du résultat financier. La comptabilisation des couvertures dépend de leur qualification.

#### Couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque l'élément couvert affecte le résultat, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

#### Couverture de juste valeur

Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

- les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,
- l'élément couvert est comptabilisé initialement au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs, courants et non courants, se répartit comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	240	76	315	428	11	439
Dérivés de couverture de juste valeur	96	15	111	138	40	178
Dérivés de transaction	736	115	852	912	118	1 030
<b>Total instruments dérivés actifs</b>	<b>1 072</b>	<b>206</b>	<b>1 278</b>	<b>1 479</b>	<b>168</b>	<b>1 647</b>
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	452	48	500	537	54	591
Dérivés de couverture de juste valeur	42	-17	25	12	-10	2
Dérivés de transaction	590	114	704	736	86	822
<b>Total instruments dérivés passifs</b>	<b>1 084</b>	<b>144</b>	<b>1 229</b>	<b>1 284</b>	<b>130</b>	<b>1 415</b>

### 6.3.1 Instruments dérivés de change

Le groupe SNCF Mobilités intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

En millions d'euros	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2017				JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2016				Total
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Couverture des flux d'investissement net Transaction à l'étranger	Total	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Couverture des flux d'investissement net Transaction à l'étranger		
Swaps cambistes			2	2			5	5	
Swaps de devises	297	58	32	386	436	125	48	610	
Achat à terme de devises									
Vente à terme de devises	1		0	2	0			0	
Options sur devises									
<b>Instruments dérivés actifs</b>	<b>298</b>	<b>58</b>	<b>34</b>	<b>390</b>	<b>436</b>	<b>125</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>615</b>
Swaps cambistes			27	27			2		2
Swaps de devises	78	16	2	96	38	-6	0		31
Achat à terme de devises			0	0					
Vente à terme de devises					2	0	2		3
Options sur devises									
<b>Instruments dérivés passifs</b>	<b>78</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>122</b>	<b>39</b>	<b>-6</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>37</b>
<b>Position nette s/devises</b>	<b>220</b>	<b>41</b>	<b>6</b>	<b>267</b>	<b>397</b>	<b>131</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>578</b>

Aux 31 décembre 2017 et 2016 les engagements nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

### 6.3.1.1. Swaps de devises ayant un sous-jacent passif

En millions d'euros	Engagements nominaux reçus 31/12/2017											
	Moins de 1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus		Total	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Franc suisse	325	278	950	812							1 275	1 090
Dollar américain									150	125	150	125
Dollar canadien												
Livre sterling					500	564	50	56			550	620
Yen	4 000	30			13 500	100			15 000	111	32 500	241
Dollar australien												
Dollar de Hong Kong			801	85	494	53					1 295	138
Dollar de Singapour												
Euro <sup>1</sup>			60	60							60	60
<b>Total</b>		<b>307</b>		<b>957</b>		<b>716</b>		<b>56</b>		<b>236</b>		<b>2 274</b>

1- Ancien swap de devise EUR/ESP.

En millions d'euros	Engagements nominaux reçus 31/12/2016											
	Moins de 1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus		Total	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Franc suisse	100	93	1 275	1 187							1 375	1 280
Dollar américain									150	142	150	142
Dollar canadien												
Livre sterling							500	584	50	58	550	642
Yen			4 000	32			13 500	109	15 000	122	32 500	263
Dollar australien												
Dollar de Hong Kong			801	98							801	98
Dollar de Singapour												
Euro <sup>1</sup>			60	60							60	60
<b>Total</b>		<b>93</b>		<b>1 378</b>		<b>0</b>		<b>693</b>		<b>322</b>		<b>2 487</b>

1- Ancien swap de devise EUR/ESP.

## Engagements nominaux donnés 31/12/2017

En millions d'euros	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	247	792	984	79	218
<b>Total</b>	<b>247</b>	<b>792</b>	<b>984</b>	<b>79</b>	<b>218</b>

## Engagements nominaux donnés 31/12/2016

En millions d'euros	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	66	1 038	0	924	297
<b>Total</b>	<b>66</b>	<b>1 038</b>	<b>0</b>	<b>924</b>	<b>297</b>

## 6.3.1.2. Swaps de devises ayant un sous-jacent actif

## Engagements nominaux donnés 31/12/2017

En millions d'euros	Moins de 1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar américain	36	30								
Dollar canadien										
<b>Total</b>		<b>30</b>								

## Engagements nominaux donnés 31/12/2016

En millions d'euros	Moins de 1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar américain	32	31								
Livre sterling	2	2								
<b>Total</b>		<b>32</b>								

## Engagements nominaux reçus 31/12/2017

En millions d'euros	Moins de 1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	31				
<b>Total</b>	<b>31</b>				

## Engagements nominaux reçus 31/12/2016

En millions d'euros	Moins de 1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	31				
<b>Total</b>	<b>31</b>				

### 6.3.2 Instruments dérivés de taux

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des options sur swaps de taux. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

En millions d'euros	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2017					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2016				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	Total	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	Total
Swaps receveurs de taux fixe	0	53	817	0	871	0	53	976	0	1 029
Swap payeurs de taux fixe	18	0	0	0	18	3	0	0	0	3
Options de taux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Instruments dérivés actifs</b>	<b>18</b>	<b>53</b>	<b>817</b>	<b>0</b>	<b>888</b>	<b>3</b>	<b>53</b>	<b>976</b>	<b>0</b>	<b>1 032</b>
Swaps receveurs de taux fixe	0	9	0	0	9	0	8	0	0	8
Swap payeurs de taux fixe	421	0	673	0	1 095	549	0	809	0	1 359
Options de taux	1	0	2	0	3	2	0	9	0	10
<b>Instruments dérivés passifs</b>	<b>422</b>	<b>9</b>	<b>675</b>	<b>0</b>	<b>1 106</b>	<b>551</b>	<b>8</b>	<b>818</b>	<b>0</b>	<b>1 377</b>
<b>Position nette taux</b>	<b>-405</b>	<b>44</b>	<b>142</b>	<b>0</b>	<b>-218</b>	<b>-549</b>	<b>45</b>	<b>158</b>	<b>0</b>	<b>-346</b>

Aux 31 décembre 2017 et 2016, les nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs ventilations entre court terme et long terme, sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Dette nette long terme	Dette nette court terme	Dette nette long terme	Dette nette court terme
Swaps receveurs de taux fixe	5 058	0	4 242	0
Swaps payeurs de taux fixe	6 073	67	6 223	95
Swaps d'index	0	0	0	0
Options de taux (swaptions)	512	75	665	25

### 6.3.3 Couverture de flux de trésorerie

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie se ventile comme suit par type d'élément couvert :

En millions d'euros	Échéancier					
	Juste valeur au 31/12/2017	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-80	52	175	-307	-8	9
Emprunts non obligataires	-92	-20	-52	-20	0	0
Dettes de location financement	-14	-4	-10	0	0	0
Prêts et créances	1	1	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-185	29	113	-327	-8	9

En millions d'euros	Échéancier					
	Juste valeur au 31/12/2016	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-5	-14	336	0	-339	12
Emprunts non obligataires	-125	-25	-62	-39	0	0
Dettes de location financement	-21	0	-21	0	0	0
Prêts et créances	0	0	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-152	-39	253	-39	-339	12

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit (– débiteur, + créditeur) :

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
<b>Ouverture au 01/01/2016</b>	<b>-185</b>
Recyclé en résultat	71
Variation de valeur efficace	-89
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-2
<b>Clôture au 31/12/2016</b>	<b>-205</b>
<b>Ouverture au 01/01/2017</b>	<b>-205</b>
Recyclé en résultat	143
Variation de valeur efficace	-62
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	10
<b>Clôture au 31/12/2017</b>	<b>-113</b>

### 6.3.4 Couverture de juste valeur

Les effets en résultat des réévaluations liées aux couvertures de juste valeur et l'inefficacité comptabilisée en résultat financier sont les suivants (un montant positif est un produit, un montant négatif une charge) :

En millions d'euros	2017	2016
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	105	37
Variation de juste valeur des dérivés actifs	-75	-26
Variation de juste valeur des dérivés passifs	-30	-12
<b>Inefficacité de la couverture de juste valeur</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>

## 6.4 CAPITAUX PROPRES

### 6.4.1 Capital

Le 1<sup>er</sup> janvier 1983, en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, est créé un établissement public industriel et commercial (EPIC) qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français » (SNCF). La totalité du capital revient à l'État, « actionnaire unique ».

À la création de l'EPIC SNCF (devenu SNCF Mobilités au 1<sup>er</sup> janvier 2015), les biens immobiliers, dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte (créée le 31 août 1937) à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'État, sans transfert de propriété et à titre gratuit, sont alors inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC aux comptes d'immobilisations appropriés, avec une contrepartie de même montant en capital.

Au 31 décembre 2017, le capital de SNCF Mobilités reste essentiellement constitué de :

— 1,2 milliards d'euros de dotations en capital correspondant essentiellement aux différents apports en numéraire versés par l'État; d'un montant de 2,2 milliards d'euros au 31 décembre 2015, ces dotations ont été diminuées de 1 milliard d'euros par affectation sur les réserves distribuables suite à un arrêté ministériel de novembre 2016;

— 2,8 milliards d'euros de dotations immobilières correspondant aux différents apports en nature reçus de l'État.

Un dividende a été arrêté et versé à EPIC SNCF en juin 2017 pour 110 M€.

Un dividende a été arrêté et versé à EPIC SNCF en décembre 2016 pour 126 M€.

### 6.4.2 Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)

Les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Geodis	11	10	1
STVA	0	1	-1
Ermewa	7	6	1
CapTrain	21	20	1
Keolis	86	87	0
Autres	8	5	3
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>130</b>	<b>4</b>

Le sous-groupe Keolis, dont les principaux indicateurs sont suivis par la direction du Groupe (voir note 3.1), est détenu à 30% par des minoritaires.

Les informations financières résumées de cet ensemble, avant neutralisation des opérations avec le reste du groupe, sont les suivantes :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires	5 401	5 073
Résultat net de l'exercice	34	40
Résultat global total	43	34
Flux de trésorerie généré sur la période	-16	50
<i>Dont dividendes versés aux minoritaires</i>	<i>-11</i>	<i>-12</i>
Actifs courants	1 308	1 157
Actifs non courants	2 550	2 432
Passifs courants	1 933	1 845
Passifs non courants	1 532	1 353
<b>Actif net</b>	<b>392</b>	<b>391</b>

L'approbation des minoritaires de Keolis est requise pour les opérations de désinvestissements, cessions ou restructurations qui dépassent un seuil prédéfini.

Le résultat net du sous-groupe Keolis attribuable aux minoritaires s'élève à 16 M€ au 31 décembre 2017 (16 M€ au 31 décembre 2016).

## 7. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

— L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.

— Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.

— Les impôts forfaitaires déterminés sur la base d'un élément de résultat net.

— La contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés sur les dividendes versés par une société qui ne respecte pas les conditions de détention pour être incluse dans un groupe d'intégration fiscale.

— La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) : instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011, elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 226 M€ pour les montants exigibles à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016 (200 M€ à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013) et calculé après réintégration des dotations aux amortissements. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Seul l'EPIC SNCF Mobilités est concerné au sein du Groupe.

— L'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.

— Les impôts différés.

## Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Les bases utilisées sont les mêmes que pour le calcul des valeurs d'utilité dans le cadre des tests de perte de valeur.

S'agissant des participations dans les filiales, co-entreprises et entreprises associées, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

— le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation); et

— il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe.

Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

— la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible; et

— il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

### Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

## 7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

### 7.1.1 Impôt en compte de résultat

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-392	-397	5
(Charge) / produit d'impôt différé	146	-47	193
<b>Total</b>	<b>-245</b>	<b>-443</b>	<b>198</b>

Depuis la hausse du plafonnement instaurée par la loi de Finances rectificative pour 2016, la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires est de 226 M€ au 31 décembre 2017 contre 252 M€ au 31 décembre 2016. La charge comptabilisée en 2016 inclut un rattrapage de TREF de 26 M€ au titre du résultat 2015. Cette taxe a un effet négatif dans la preuve d'impôt sur la ligne « Différentiel de taux » de 148 M€ sur 2017 (165 M€ sur 2016).

Le produit d'impôt différé sur 2017 s'explique par l'activation d'impôt différé pour 324 M€ sur l'EPIC Mobilités compte tenu des nouvelles perspectives de bénéfices imposables améliorées, notamment, par le remplacement, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, du CICE non imposable par des diminutions de charges imposables. Cette activation est compensée par des variations d'impôts différés reconnus au bilan pour -151 M€.

Le changement de taux d'impôt instauré en France par la Loi de Finances 2018, abaissant le taux d'impôt de façon progressive dès 2019 et jusqu'à 25,83% à compter de 2022, entraîne une charge d'impôt différé de -10 M€ sur les entités françaises. Les changements de taux instaurés par la réforme fiscale aux États-Unis faisant passer le taux de 40% à 26%, entraînent une charge d'impôt différé de -14 M€.

La charge d'impôt différé sur 2016 provient essentiellement de l'effet du changement de taux d'impôt instauré en France par la Loi de Finances 2017. Le taux d'impôt applicable est de 28,92% de façon progressive à partir de 2017. Toutes les entités françaises du groupe sont concernées sans exception dès 2020. Le Groupe a donc réévalué ses impôts différés en fonction de ce nouveau taux, entraînant une charge d'impôt de 55 M€.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées, et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Il n'est donc plus possible de compenser les résultats fiscaux des filiales déficitaires avec ceux des filiales bénéficiaires au niveau du groupe SNCF Mobilités.

Un contrôle fiscal a eu lieu sur l'EPIC SNCF Mobilités au titre de l'exercice 2014, sans conséquences significatives. Le contrôle reste en cours pour l'exercice 2015.

### 7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2017, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 17 M€.

Au 31 décembre 2016, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 18 M€.

## 7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33%) augmenté de la contribution sociale de 3,3%, sans les contributions exceptionnelles de 15% et 15% qui s'appliquent aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur, respectivement, à 1 et 3 Mds€ au cours des exercices clos du 31 décembre 2017 au 30 décembre 2018. Ces contributions exceptionnelles sont traitées comme des différentiels de taux avec des effets non significatifs en résultat et dans la preuve d'impôt.



En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>1 170</b>	<b>494</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	39	47
Impôt sur les résultats	-245	-443
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>1 376</b>	<b>890</b>
Taux d'IS applicable en France	34,43 %	34,43 %
<b>IMPOT THEORIQUE</b>	<b>-474</b>	<b>-307</b>
Différences permanentes	15	41
Activation de déficits antérieurs	345	29
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-53	-52
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-22	0
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	-3	-21
Différentiels de taux	-115	-171
Crédits d'impôts	91	83
Ajustements sur exercices antérieurs	-2	-1
Effets des changements de taux	-24	-46
<b>IMPOT COMPTABILISE</b>	<b>-245</b>	<b>-443</b>
<b>TAUX D'IMPOT EFFECTIF</b>	<b>17,82%</b>	<b>49,81%</b>

Des Lois de Finances successives ont instauré les dispositions suivantes applicables en France :

— Après être passé de 34,43 % à 28,92 % de façon progressive suivant la taille de l'entité entre 2017 et 2020, le taux d'impôt sur les résultats passe de façon progressive à 32,02 % en 2019, 28,92 % en 2020, 27,37 % en 2021 puis 25,83 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022. Ce changement entraîne un effet négatif de -10 M€ sur la ligne « Effets des changements de taux » de la preuve d'impôt (négatif de 55 M€ sur 2016).

— S'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 50 % du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps.

— Seules 75 % des charges financières nettes obtenues suivant un calcul défini par la LFR sont déductibles du résultat imposable à partir de 2014. La part non déductible constitue une différence permanente dans la preuve d'impôt.

— La contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés de 3 % sur les dividendes versés en dehors du groupe d'intégration fiscale à compter du 1<sup>er</sup> août 2012 est gérée sur la ligne « Différentiel de taux » dans la preuve d'impôt. L'impact enregistré en résultat sur la ligne « Impôts sur les sociétés » est peu significatif. Cette contribution a été limitée aux sociétés versantes qui ne respectent pas les conditions de détention pour faire partie d'un groupe d'intégration fiscale par la Loi de Finances pour 2017 et supprimée depuis, la contribution ayant été jugée anticonstitutionnelle. Le remboursement à recevoir de l'État est traité de la même façon sur la ligne « Différentiel de taux » dans la preuve d'impôt avec un effet positif de 15 M€ en 2017.

— Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) est créé pour financer et améliorer la compétitivité des entreprises françaises et entré en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 (voir note 3.3.4). Il a un effet positif de 87 M€ sur la ligne « Crédits d'impôts » de la preuve d'impôt (75 M€ au 31 décembre 2016). Il devrait être supprimé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et remplacé par des diminutions de charges de personnel.

### 7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2017 s'élevaient à 8,5 milliards d'euros contre 8,5 milliards d'euros au 31 décembre 2016. Sur ce montant, 6,5 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (6,4 milliards d'euros au 31 décembre 2016). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 3,3 milliards d'euros (3,9 milliards d'euros au 31 décembre 2016).

En millions d'euros	31/12/2016	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2017
<b>Reports déficitaires</b>	<b>2 497</b>	<b>-104</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>-53</b>	<b>2 347</b>
Avantages du personnel	58	-11	4	-1	0	50
Différences de valeur sur les immobilisations	-101	-3	19	0	11	-75
Location financement	2	1	-19	0	0	-16
Provisions réglementées	-144	3	0	0	6	-134
Instruments financiers	35	17	-34	1	-4	15
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-309	50	0	0	10	-249
Résultats internes	63	0	0	0	0	63
<b>Total retraitements de consolidation</b>	<b>-397</b>	<b>56</b>	<b>-30</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>-348</b>
<b>Provisions non déductibles et autres différences fiscales</b>	<b>2 216</b>	<b>-346</b>	<b>-7</b>	<b>2</b>	<b>-7</b>	<b>1 858</b>
<b>Impôts différés non reconnus</b>	<b>-3 861</b>	<b>541</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>-3 261</b>
<b>Impôts différés nets reconnus</b>	<b>456</b>	<b>147</b>	<b>-11</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>597</b>
Impôts différés actif	872	0	0	0	0	969
Impôts différés passif	416	0	0	0	0	373
<b>Impôts différés nets au bilan</b>	<b>456</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>597</b>

## 8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Mobilités, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

— Les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Réseau et SNCF ;

— L'État, en tant qu'actionnaire et les autorités organisatrices de transport (Régions et STIF) ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ de nos parties liées ;

— Les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH) du Groupe ICF.

Les transactions réalisées par le groupe SNCF Mobilités avec d'autres entreprises publiques (EDF, Orange, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché, à l'exception de celles réalisées de gré à gré avec SNCF Réseau.

Les sociétés du Groupe autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

### 8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

#### 8.1.1 Relations avec SNCF Réseau

SNCF Mobilités est à l'heure actuelle le principal client de SNCF Réseau.

##### 8.1.1.1 Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Créances nettes sur SNCF Réseau*	820	792
Dettes SNCF Réseau	802	842
<b>Créances et dettes nettes SNCF Réseau</b>	<b>19</b>	<b>-50</b>

\* Soldes au bilan hors créance financière présentée séparément à l'actif du bilan (voir note 6.1).

##### 8.1.1.2 Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires réalisé avec SNCF Réseau	587	547
Autres produits opérationnels	42	30
Péages payés sur le réseau ferroviaire français*	-3 758	-3 702
<b>Chiffre d'affaires net des péages</b>	<b>-3 129</b>	<b>-3 125</b>

\* Dont 3 607 M€ réglés directement à SNCF Réseau (3 545 M€ au 31 décembre 2016) et 151 M€ via l'intermédiaire du STIF (157 M€ au 31 décembre 2016).

S'agissant de transactions entre parties liées dépendantes de l'État, le risque de crédit est considéré comme inexistant. Aucune créance douteuse n'est identifiée.

## 8.1.2 Relations avec SNCF

Dans le cadre de son rôle de pilotage du groupe public ferroviaire, SNCF réalise pour SNCF Mobilités des prestations de sûreté générale (SUGE), de fourniture d'énergie, de sous-traitance informatique et de services généraux. Par ailleurs, SNCF ayant récupéré les contrats de bail externe, il refacture la part de loyers pour les surfaces occupées par SNCF Mobilités.

### 8.1.2.1. Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Créances d'exploitation*	71	86
Passifs financiers non courants	0	0
Dettes d'exploitation	113	252
Passifs financiers courants	9	37

\*Soldes au bilan hors créances financières présentées séparément à l'actif du bilan (voir 6.1.2)

### 8.1.2.2. Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires	106	131
Achats et charges externes	-1 145	-1 265
Autres produits et charges	-9	-36
<b>Marge opérationnelle avec SNCF</b>	<b>-1 048</b>	<b>-1 170</b>

## 8.2 RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTIES LIÉES

### 8.2.1 Transactions menées avec l'État et les collectivités

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui sortent du régime de droit commun.

Les subventions d'exploitation apportées au groupe SNCF Mobilités par l'État et les collectivités sont présentées dans le tableau suivant :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Subventions d'exploitation reçues	42	50

Les montants reçus de l'État et des AO dans le cadre des prestations de transport sont détaillés en note 3.2.

## 8.2.2 Transactions avec les entreprises sociales pour l'habitat (ESH) du groupe ICF

### 8.2.2.1. Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Actifs financiers courants	9	11
Actifs financiers non courants	270	275
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordés par SNCF Mobilités et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élevaient à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2016) et sont inclus dans les actifs disponibles à la vente (cf. note 6.1.2.3). Compte tenu de la réglementation HLM et de la structure de SNCF Mobilités, ces actifs ne sont pas transférables à d'autres entités du groupe.

### 8.2.2.2. Produits et charges

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

## 9. ENGAGEMENTS HORS BILAN

### 9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Les engagements reçus et donnés sont détaillés dans les tableaux suivants et la part d'engagements vis-à-vis des co-entreprises comprise dans le total s'élève à :

— 1 M€ pour les engagements reçus au 31 décembre 2017 (0 M€ pour 2016).

— 95 M€ pour les engagements donnés au 31 décembre 2017 (114 M€ pour 2016).

Engagements reçus (en M€)	31/12/2017				31/12/2016
	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>1 488</b>	<b>412</b>	<b>1 036</b>	<b>40</b>	<b>1 438</b>
Sûretés personnelles	47	10	3	34	54
Sûretés réelles	4	0	4	0	4
Lignes de crédit confirmées non utilisées 6.2.5	1 437	402	1 029	6	1 380
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>9 917</b>	<b>2 465</b>	<b>6 411</b>	<b>1 041</b>	<b>6 928</b>
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire 9.1.2.1	5 918	1 099	4 487	333	2 878
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire 9.1.2.2	1 557	332	1 017	208	1 260
Promesses de vente immobilière 9.1.2.3	53	51	0	2	202
Garanties opérationnelles et financières 9.1.2.4	908	628	270	9	1 098
Contrats de location simple: mobilier 9.1.2.5	457	188	228	40	457
Contrats de location simple: immobilier 9.1.2.5	1 014	163	409	443	1 006
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	10	5	0	6	28
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>18</b>
Garanties de passif	0	0	0	0	1
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)	17	10	0	7	17
<b>Autres engagements reçus</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>
<b>Total engagements reçus</b>	<b>11 430</b>	<b>2 887</b>	<b>7 455</b>	<b>1 088</b>	<b>8 392</b>

Engagements donnés (en M€)	31/12/2017				31/12/2016
	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>933</b>	<b>635</b>	<b>85</b>	<b>212</b>	<b>990</b>
Sûretés personnelles 9.1.1.1	183	121	35	27	239
Sûretés réelles	750	515	50	185	751
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>14 850</b>	<b>4 489</b>	<b>9 043</b>	<b>1 317</b>	<b>11 665</b>
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire 9.1.2.1	6 828	1 839	4 769	219	4 413
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire 9.1.2.2	3 180	953	2 123	103	2 563
Promesses de vente immobilière 9.1.2.3	51	51	0	0	200
Garanties opérationnelles et financières 9.1.2.4	904	281	255	368	805
Cautions douanes (activité Geodis)	166	128	11	27	175
Contrats de location simple: mobilier 9.1.2.5	1 439	326	743	370	1 387
Contrats de location simple: immobilier 9.1.2.5	1 575	419	931	225	1 515
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations 9.1.2.6	218	212	4	2	180
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...) 9.1.2.7	489	279	207	3	423
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>17</b>
Autres engagements liés au périmètre consolidé	12	1	9	2	17
<b>Autres engagements donnés</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>19</b>
<b>Total engagements donnés</b>	<b>15 830</b>	<b>5 134</b>	<b>9 159</b>	<b>1 538</b>	<b>12 691</b>

## 9.1.1 Engagements liés au financement

### 9.1.1.1. Sûretés personnelles

Les engagements donnés ont diminué de 56 M€ au 31 décembre 2017, dont 35 M€ suite à l'extinction d'engagements pré-exploitation lors du démarrage d'un contrat KEOLIS aux Pays-Bas et pour 15 M€ lié à la sortie d'Akiem.

## 9.1.2 Engagements liés aux activités opérationnelles

### 9.1.2.1. Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire

Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant en lien, pour certains d'entre eux, avec les Autorités Organisatrices de transport (AO) pour la mise en service future de matériel ferroviaire. L'augmentation nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période inférieurs aux nouveaux engagements souscrits.

Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissement à recevoir des AO sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements commandés par les Autorités Organisatrices et qui ont été réalisés. A l'inverse, ils augmentent à hauteur de nouvelles commandes d'investissements.

La hausse des engagements reçus sur 2017, pour 3041 M€, est due principalement à :

— de nouveaux engagements de 71 rames RER NG pour 1 461 M€ et de 83 rames Régio2N pour 1 113 M€ diminués des appels de fonds réalisés sur la période pour 291 M€ concernant les rames NAT, Tram Train et Regio2N;

— une augmentation des engagements de subventions à recevoir des AO pour 297 M€ liés à la maintenance du matériel roulant;

— une hausse des garanties de rémunération sur les investissements de matériel ferroviaire de 388 M€ concernant les acquisitions des 32 rames Régio2N partiellement atténuée par la diminution liée aux remboursements de la dette;

— une nouvelle convention de financement avec l'AFIFT de 30 rames Régio2N supplémentaires pour 283 M€ compensée par l'encaissement d'appels de fonds pour 212 M€ sur les conventions de financement des 40 rames Omnéo et des 34 rames Régio2N.

L'augmentation des engagements donnés de 2 415 M€ s'explique par :

— la contractualisation des nouveaux programmes d'investissement pour 2 971 M€ concernant les 71 rames RER NG avec Alstom pour 1 399 M€, les 83 rames Régio2N avec Bombardier pour 920 M€, les 15 rames TGV 3UFC avec Alstom pour 416 M€ et les 30 rames Régio2N pour 236 M€;

— la levée d'option sur l'acquisition des 32 rames Régio2N pour 156 M€;

— une hausse des conventions de modernisation du matériel roulant 229 M€ chez TER pour 205 M€ et chez Transilien pour 24 M€;

— une compensation à la baisse par des acomptes versés et des livraisons effectuées pour 973 M€ concernant les rames TGV 2N2 (334 M€), les rames NAT (162 M€), les rames Régio2N (120 M€), les rames Tram Train (44 M€), les 40 rames Omnéo (51 M€), les 34 rames Régio2N (110 M€) et les rames Siemens chez Eurostar (152 M€).

### 9.1.2.2. Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

La variation nette des engagements donnés d'achat d'immobilisation pour 617 M€ s'explique :

— à la hausse pour 679 M€ concernant :

- des projets de créations et d'adaptations des ateliers de maintenance devant accueillir les rames RER NG pour 340 M€, les rames Régio2N et Omnéo pour 68 M€;

- des projets de modernisation de la billettique pour 94 M€;

- des nouveaux investissements chez SNCF Gares et Connexions pour 141 M€ dont le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) Lyon Part Dieu pour 115 M€;

— diminuée de 85 M€ suite à l'avancement des projets chez Transilien, à la baisse des capacités de production par SNCF Réseau et aux décalages de plusieurs projets.

La hausse des engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire pour 296 M€ s'explique par :

— le Plan État/Région (CPER) pour 81 M€ relatif à la convention de financement pour l'extension du réseau et de l'augmentation du projet EOLE à hauteur de 173 M€ atténué par une baisse de 122 M€ suite au report de certains projets sur le prochain PQI (Plan Quadriennal d'Investissements);

— le Hors Plan État/Région (CPER) pour 91 M€ relatif essentiellement aux projets de modernisation de la billettique;

— par des investissements liés aux ateliers TER devant accueillir les rames Régio2N et Omnéo pour 42 M€;

— des subventions à recevoir pour 133 M€ concernant des investissements liés aux ateliers TER devant accueillir les rames Régio2N et Omnéo pour 36 M€, des nouveaux projets chez Gares & Connexions pour 91 M€ dont le PEM Lyon Part Dieu pour 75 M€.

### 9.1.2.3. Promesses de vente immobilière

La baisse des engagements liés aux promesses de vente immobilière s'explique principalement par les ventes effectuées par la Division Immobilière, les filiales S2FIT et EFA respectivement rue d'Amsterdam, rue de Londres à Paris et sur le site La Chapelle International.

### 9.1.2.4. Garanties opérationnelles et financières

Les garanties opérationnelles et financières données augmentent de 99 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties opérationnelles sur l'EPIC SNCF Mobilités pour 10 M€ et sur Keolis pour 81 M€ dont la signature d'un nouveau contrat à Manchester pour 57 M€ et d'un renouvellement de garantie à Docklands pour 17 M€.

Les garanties opérationnelles et financières reçues concernent essentiellement les cautions bancaires reçues de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire Bombardier et Alstom. La baisse nette pour 190 M€ est liée principalement à l'avancement des contrats des rames Régio2N et Régio2N chez Intercités et TER pour 300 M€ ainsi que des nouvelles cautions chez Transilien les rames RER NG et NAT pour 110 M€.

#### 9.1.2.5. Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

La hausse nette de 111 M€ des engagements donnés de contrats de locations simples mobiliers et immobiliers s'explique, dans les comptes de SNCF Mobilités, principalement par :

- de nouveaux baux immobiliers pour 121 M€;
- et de nouveaux contrats de locations de train chez Keolis à hauteur de 84 M€ atténués par la sortie du périmètre de STVA pour 50 M€.

#### 9.1.2.6. Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations

Les autres engagements d'achats d'exploitation donnés augmentent de 38 M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations et de réservations de sillons. La hausse est liée à de nouvelles réservations de Keolis en Allemagne.

#### 9.1.2.7. Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)

Les engagements d'achat de matières premières concernent principalement des contrats d'approvisionnement en électricité.

La hausse des engagements d'achat donnés de matières premières pour 65 M€ est due principalement :

- d'une part au transfert de SNCF Combustible de SNCF vers SNCF Mobilités en date du 1<sup>er</sup> juillet 2017, avec un impact de 32 M€;
- d'autre part à une réévaluation des tarifs de l'électricité chez SNCF Énergie pour 30 M€.

### 9.2 OPÉRATIONS DE LOCATION

L'EPIC SNCF Mobilités a réalisé des opérations qui prennent la forme d'une location mais qui n'en sont pas en substance. Ces opérations consistent :

- à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur américain, lequel les redonne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 16 ans maximum. Les actifs concernés sont constitués de l'ensemble des équipements de vente et de réservation de billets de l'EPIC SNCF Mobilités; ou
- à vendre du matériel roulant (voitures Corail TEOZ, rames TGV... mises en service ou à livrer...) à un investisseur qui les donne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée déterminée allant de 4 à 25 ans suivant les contrats;
- à donner en location du matériel roulant à un bailleur américain pour une longue durée d'environ 40 ans, lequel les redonne immédiatement en sous-location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 20 ans.

Dans certains cas, le bailleur est constitué sous la forme d'une entité spécialement créée pour l'opération, qui ne peut agir autrement que dans le but de cette opération et qui est fiscalement transparente.

Durant toute la durée de la sous-location (16 ans) ou de la location (4 à 25 ans), l'ensemble des flux payés ou reçus dans le cadre du lease s'équilibrent et n'ont pas de répercussion sur les comptes hormis la constatation du bénéfice net sur l'exercice de réalisation de l'opération, enregistré en résultat financier. Ce bénéfice correspond

à la rétrocession d'une partie du report d'impôt obtenu par l'investisseur. L'actif vendu ou loué est maintenu au bilan du Groupe.

À l'issue de la période de location ou de sous-location, l'EPIC SNCF Mobilités peut choisir entre plusieurs options suivant les types d'opération :

- exercer une option d'achat à un prix prédéterminé, qui n'affecte pas le bénéfice initial;
- laisser le matériel au bailleur qui l'exploitera ensuite pour son propre compte;
- laisser le matériel au bailleur, pour lequel l'EPIC SNCF Mobilités sera alors agent de la vente de ces matériels sur le marché, en lui garantissant un prix de vente au moins égal au montant de l'option d'achat;
- revendre le matériel pour le compte du bailleur en profitant d'une commission de revente.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des actifs n'est en rien affecté. Les risques supportés par l'EPIC SNCF Mobilités se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française et, selon les cas, aux risques de contrepartie couverts par des contrats de collatéralisation.

### 9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

#### 9.3.1 Affacturage Geodis

SNCF Mobilités a mis en place une opération d'affacturage revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n'existe pas de risque de change. A ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S'agissant de créances d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture ont permis de recevoir un encaissement net de 121 M€ de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

#### 9.3.2 Cession de la créance CICE

En 2016, la créance de CICE née du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 3.3.4) a fait l'objet d'une cession Dailly sur le groupe d'intégration fiscale français Keolis. L'opération a porté sur la totalité du montant de créance relative à la masse salariale éligible, versée au titre de l'année civile. Elle est réalisée sur décembre, sans recours à titre d'escompte. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à cette créance.

S'agissant d'une créance d'exploitation, la cession Dailly s'est traduite pour le Groupe par un encaissement net de 58 M€ sur 2017 (50 M€ sur 2016) parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

Par ailleurs, SNCF, mère du groupe d'intégration fiscale auquel SNCF Mobilités appartient, a procédé, fin décembre 2016, à la monétisation de sa créance de CICE correspondant à la quote-part de SNCF Mobilités relative aux années civiles 2016 et 2015. L'opération a porté sur la totalité du montant de créance relative à la masse salariale éligible, versée au titre de l'année civile. Elle a été réalisée sur décembre 2016, sans recours à titre d'escompte. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à cette créance.

S'agissant d'une créance d'exploitation, la monétisation s'est traduite pour le Groupe par un encaissement net de 316 M€ sur 2016 parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

Du point de vue de SNCF Mobilités, la monétisation survenue en 2016 constitue, en fait, un encaissement anticipé de sa créance de CICE reçu de sa mère d'intégration fiscale.

## 10. PÉRIMÈTRE

### 10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF Mobilités se détaille comme suit :

	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	840	829	11
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	44	49	-5
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	67	65	2
<b>Périmètre total</b>	<b>951</b>	<b>943</b>	<b>8</b>

### 10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

#### 10.2.1 E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe qu'il convient d'analyser avec pragmatisme à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations que SNCF Mobilités se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

— si SNCF Mobilités exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle : SNCF Mobilités ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH en application d'IFRS 10 ni influencer sur la direction de celles-ci en application d'IAS 28 révisée du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la Loi ;

— l'attachement du groupe SNCF Mobilités à la détention de quatre ESH concernées tire primordialement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente (cf. notes 6.1.2.4 et 8.2.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

— Actifs non courants : 4 432 M€ (4 338 M€ en 2016) ;

— Passifs non courants (dettes) : 2 402 M€ (2 391 M€ en 2016).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,38 milliards d'euros (2,36 milliards d'euros au 31 décembre 2016).

#### 10.2.2 SOFIAP

SNCF Mobilités est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100 %), de Sofiap (établissement de crédit détenu à 34 % et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014 après avoir été détenu à 49 % et contrôlé par le Crédit Immobilier de France Développement) et de Soprim (société par actions simplifiée détenue à 100 %). Étant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements. En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée en application de la norme IFRS 10. Il en est de même pour Sofiap et Soprim détenues indirectement via SNCF Habitat en l'absence de contrôle effectif. Soprim a une activité très limitée. Les titres de participation sont maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

— actifs non courants : 1 937 M€ (1 787 M€ au 31 décembre 2016)

— passifs non courants : 1 924 M€ (1 756 M€ au 31 décembre 2016)

#### 10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE

Dans le tableau ci-dessous ne sont listées que les principales entités significatives. Est considérée comme une entité significative, toute entité qui dépasse 30 M€ de chiffre d'affaires ou 50 M€ de total bilan. Les activités relevant de l'EPIC SNCF Mobilités sont identifiées par le terme « EPIC ».

Méthodes de consolidation :

IG : Intégration Globale

OC : Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE : Co-Entreprise – Mise en équivalence

IN : Influence Notable – Mise en équivalence

NI : Non Consolidée

F : Société absorbée par une autre société du Groupe

**Pourcentage d'intérêt :** part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

**Pourcentage de contrôle :** pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
<b>Société Mère</b>							
FRANCE	FRANCE	SNCF Mobilités	IG	100%	100%	100%	100%
		<b>Secteur</b>	<b>SNCF Transilien, TER, Intercités</b>				
FRANCE	FRANCE	SNCF – Transilien <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – TER <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – Intercités <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Traction <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
		<b>Secteur</b>	<b>SNCF Voyages</b>				
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	IN	17%	17%	17%	17%
	BELGIQUE	THI Factory	IG	60%	60%	60%	60%
	GRANDE BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	55%	55%	55%	55%
	FRANCE	ID Bus	IG	95%	95%	95%	95%
	FRANCE	IDTGV	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	FRANCE	RE 4A	IG	59%	59%	50%	50%
	FRANCE	SNCF - Voyages - Europe <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Voyages - TGV <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Voyages Central <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
		<b>Secteur</b>	<b>Gares &amp; Connexions</b>				
FRANCE	FRANCE	Retail & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Gares & Connexions <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Société des commerces en gares	CE	50%	50%	50%	50%
		<b>Secteur</b>	<b>Keolis</b>				
AMÉRIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
	ETATS UNIS	Keolis Transit America	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Commuter Services LLC	IG	60%	82%	100%	82%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Path Transit Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Southlink Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Keolis Deutschland COKG	IG	100%	70%	100%	70%
	DANEMARK	Keolis Danmark	IG	100%	70%	100%	70%
	GRANDE BRETAGNE	Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
		Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
		Keolis-Amey Metrolink	IG	60%	42%	0%	0%
		London Midland	CE	35%	24%	35%	24%
		London&South Eastern Railway - LSER	CE	35%	24%	35%	24%
	PAYS BAS	Syntus	IG	100%	70%	100%	70%
	PORTUGAL	Prometro	IN	20%	14%	20%	14%
	SUEDE	Keolis Sverige	IG	100%	70%	100%	70%
FRANCE	FRANCE	Effia Concessions	IG	100%	70%	100%	70%
		Effia Stationnement et Mobilité	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Amiens	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Angers	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Atlantique	IG	100%	70%	100%	70%



Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Keolis Bordeaux Métropole	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Brest	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Caen	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis CIF	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Dijon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lille	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lorient	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Nîmes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Orléans	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Pays d'Aix	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Rennes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Tours	IG	100%	70%	100%	70%
		SAEMES	CE	33%	23%	33%	23%
		Transport Daniel MEYER	IG	100%	70%	100%	70%
		Transports de l'agglomération de Metz Métropole	IN	40%	32%	40%	32%
	<b>Secteur</b>	<b>SNCF Logistics</b>					
	AFRIQUE DU SUD	Geodis Wilson, South Africa (Pty.) Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
AMÉRIQUES	BRESIL	GW Freight Management Brazil	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Wilson Chile Limitada	IG	100%	100%	100%	100%
	ETATS UNIS	Geodis USA, Inc.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis America	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions USA Inc	IG	100%	100%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100%	100%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Transportation, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
	MEXIQUE	Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions Mexico	IG	100%	100%	100%	100%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Wilson Pty Ltd Australia	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Shanghai Eastern Fudart Transportation Sces Co., Ltd.	IN	20%	20%	20%	20%
		Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson China Limited	IG	100%	100%	100%	100%
		Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis Overseas India	IG	100%	100%	100%	100%
	NOUVELLE-ZELANDE	Geodis Wilson. New Zealand Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	TAIWAN	Geodis Wilson Taiwan Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Captrain Deutschland CargoWest GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Forwardis GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Deutschland GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		ITL Eisenbahngesellschaft mbH	IG	100%	100%	100%	100%
		NEB	CE	67%	34%	67%	34%
		WEA	NI	0%	0%	100%	98%
	AUTRICHE	Chemfreight (Rail Cargo Logistics)	CE	34%	34%	34%	34%
	BELGIQUE	Geodis Wilson Belgium N.V.	IG	100%	100%	100%	100%
	DANEMARK	Geodis Wilson Denmark A/S	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis Wilson Spain, S.L.U.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis BM Iberica	IG	100%	100%	100%	100%
	GRANDE BRETAGNE	STVA UK	NI	0%	0%	100%	98%
		Geodis Wilson UK Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis UK Ltd Messagerie	IG	100%	100%	100%	100%
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Geodis Wilson Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics S.P.A.	IG	100%	100%	100%	100%
		Cap Train Italia	IG	100%	100%	100%	100%
		Bourgey Montreuil Italia	IG	100%	100%	100%	100%
	LUXEMBOURG	LORRY Rail	IG	58%	58%	58%	58%
		Lexsis (ex. BM Sidérurgie Luxembourg)	NI	0%	0%	100%	100%
	PAYS BAS	Geodis BM Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Netherlands B.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
	POLOGNE	Geodis Polska	IG	100%	100%	100%	100%
	SUEDE	Geodis Wilson Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Holding AB	IG	100%	100%	100%	100%
	SUISSE	PIRCO SA	IG	100%	100%	45%	45%
		Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%
		BLS CARGO	IN	45%	45%	0%	0%
FRANCE	FRANCE	AKIEM Holding	CE	50%	50%	50%	50%
		AKIEM SAS	CE	50%	50%	50%	50%
		ALPS1	CE	50%	50%	50%	50%
		BM Virolle	IN	35%	35%	35%	35%
		Bourgey Montreuil Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Armorique	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Bretagne	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Île-de-France	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Loiret	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Méditerranée	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Normandie	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Paris Europe	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Picardie	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Rhône Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Sud-Ouest	IG	100%	100%	100%	100%
		Challenge International	IG	100%	100%	100%	100%
		Chaveneau Bernis Transport	IG	100%	72%	100%	72%
		Dusolier Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa (Paris)	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa Ferroviaire	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa Holding	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%
		Eurotainer SAS	IG	100%	100%	100%	100%
		Flandre Express	IG	100%	100%	100%	100%
		Forwardis SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Automotive Est	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis BM Réseau	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Calberson Aquitaine	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Calberson Lille Europe	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Calberson Valenciennes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Euromatic	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Île-de-France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Projets	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Freight Forwarding France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geoparts	IG	100%	100%	100%	100%
		Giraud Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Grimaldi ACL France	CE	60%	60%	60%	60%
		Naviland Cargo	IG	100%	100%	100%	100%
		Rhône Dauphiné Express	IG	100%	100%	100%	100%
		SCO Aerospace and Defence	IG	100%	100%	100%	100%
		SCI Ney - Geodis	IG	100%	100%	100%	100%
		S.M.T.R. Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
		SNCF Geodis - Fret	IG	100%	100%	100%	100%
		STVA SA	NI	0%	0%	98%	98%
		Transfer International	IG	98%	98%	98%	98%
		Transports Bernis	IG	68%	68%	68%	68%
		VFLI	IG	100%	100%	100%	100%
		VIIA	IG	100%	100%	100%	100%
		Walbaum	IG	100%	100%	100%	100%
		<b>Corporate</b>					
EUROPE (HORS FRANCE)	SUISSE	EUROFIMA	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	Espaces Ferroviaires Aménagement	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	MASTERIS	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	NOVEDIS-ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	S2FIT1	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DFT-FM <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DJ <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Entreprise <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Matériel <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC S&F (hors DFT-FM) <sup>EPIC</sup>	IG	100%	100%	100%	100%

O4—

RAPPORT  
DES COMMISSAIRES  
AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES  
CONSOLIDÉS

**PricewaterhouseCoopers Audit**  
63, rue de Villiers  
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

**ERNST & YOUNG Audit**  
*Membre du réseau Ernst & Young Global Limited*  
Tour First  
TSA 14444  
92037 Paris-La Défense Cedex

## **Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés**

**(Exercice clos le 31 décembre 2017)**

### **SNCF Mobilités**

9, rue Jean-Philippe Rameau  
CS20012  
93212 Saint Denis cedex 02

### **Opinion avec réserve**

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Économie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de l'entreprise SNCF Mobilités relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2017, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

### **Fondement de l'opinion avec réserve**

#### ***Motivation de la réserve***

Comme mentionné en note 4.3.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés, dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et l'EPIC SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, le plan stratégique de Gares & Connexions avait été modifié au cours du second semestre de l'année 2016, conduisant à une reprise de la perte de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions à hauteur de 273 millions d'euros au 31 décembre 2016. Au 31 décembre 2017, l'entreprise n'a pas identifié de nouveaux indices de perte ou de reprise de valeur.

La sensibilité de la valeur recouvrable de ces actifs aux hypothèses économiques et financières reste très élevée au 31 décembre 2017. Plusieurs aléas et incertitudes importants continuent de peser sur les perspectives économiques et financières de l'UGT Gares & Connexions, à savoir, (i) un modèle économique et tarifaire, et par conséquent un projet de Document de Référence des Gares 2018-2019, qui sont toujours en cours de discussion avec l'ARAFER, (ii) un transfert possible des gares et de leur

gestion hors de l'EPIC SNCF Mobilités, notamment dans le contexte de la mission de concertation menée par le gouvernement en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire, dont il est aujourd'hui difficile d'apprécier les éventuelles conséquences sur le cadre opérationnel, économique et financier de cette activité, (iii) et une trajectoire financière qui, comme illustré sur ces dernières années, est sujette à des adaptations pour tenir compte des évolutions de l'environnement économique, réglementaire et de régulation.

Ces éléments pourraient se réaliser dans un avenir proche, avec des interactions ne pouvant être précisément déterminées, affectant la valeur d'utilité des actifs de l'UGT Gares & Connexions telle qu'établie par l'EPIC SNCF Mobilités.

Dans ce contexte, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections sous-tendant la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions, et en conséquence de nous prononcer sur la dite valeur s'élevant à 1 681 millions d'euros au 31 décembre 2017.

### ***Référentiel d'audit***

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

### ***Indépendance***

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2017 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

### **Justification des appréciations - Points clés de l'audit**

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

### Évaluation des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

L'EPIC SNCF Mobilités détient des actifs, principalement du matériel roulant, pour opérer son activité de transport de voyageurs à grande vitesse en France. Ces actifs sont regroupés au sein de l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

Les immobilisations de cette UGT sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition puis amorties sur leur durée d'utilisation prévue par la Direction. Elles font l'objet d'un test de valeur en cas d'indice de variation de valeur identifié par la Direction pour déterminer une valeur d'utilité, donnant lieu, le cas échéant, à un ajustement de la valeur nette comptable des immobilisations de cette UGT.

La valeur nette comptable de ces actifs s'élève à 2,1 milliards d'euros au 31 décembre 2017, après prise en compte d'un montant de 4,4 milliards d'euros de dépréciations comptabilisées à l'issue de tests de valeur réalisés en 2011, 2013 et 2015.

Comme indiqué en note 4.3.2.2 de l'annexe, le chiffre d'affaires et la marge opérationnelle de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) sont en 2017 significativement au-dessus du budget. Par ailleurs, la Direction a poursuivi au cours de l'exercice une réflexion stratégique sur le modèle économique de TGV, intégrant notamment la construction d'une offre à forte valeur avec inOUI, une montée en puissance de Ouigo et une refonte des modes de production. Cette refonte du modèle de la Grande Vitesse est reflétée dans un nouveau plan stratégique qui a été approuvé par le Conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 23 février 2018.

Dans ce contexte d'indices de variation de valeur, la Direction a mis en œuvre un nouveau test afin d'estimer la valeur d'utilité des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) au 31 décembre 2017.

Cette valeur d'utilité est déterminée par la Direction en actualisant les flux de trésorerie futurs estimés sur une durée de 10 ans, à laquelle s'ajoute une année terminale projetée à l'infini.

Comme indiqué en note 4.3.2.2 de l'annexe, ces prévisions intègrent un nombre important d'hypothèses clés telles que, notamment, (i) les évolutions des produits du trafic dans un contexte d'évolution forte de l'offre et de la concurrence, (ii) l'évolution des comportements des consommateurs, (iii) la trajectoire des péages, (iv) la réalisation des plans de performance, (v) le niveau d'investissement y compris le coût du TGV 2020.

Ces prévisions sont faites dans un contexte d'aléas et incertitudes pesant sur les principales hypothèses économiques et financières retenues, contexte notamment accentué par la mission de concertation menée par le gouvernement en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire et par les Assises de la Mobilité devant aboutir à la préparation d'une loi d'orientation des mobilités courant 2018.

Compte tenu du caractère significatif de ces actifs et des dépréciations y afférentes, du degré d'incertitude entourant les hypothèses économiques et financières retenues, ainsi que de la sensibilité très élevée de la valeur recouvrable à ces dernières, l'estimation par la Direction de la valeur d'utilité des actifs de cette UGT constitue un point clé de l'audit.

### ***Réponses apportées lors de notre audit***

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie suivie aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test de valeur. Nous avons notamment :

- examiné l'identification des indices de perte ou de reprise de valeur ;
- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé avec les éléments comptables sous-jacents ;
- examiné le processus d'établissement des prévisions, et apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique établi par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 23 février 2018 ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable et apprécié le caractère raisonnable des paramètres d'évaluation retenus (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) en lien avec nos spécialistes en évaluation ;
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits en note 4.3.2.2 de l'annexe des comptes consolidés.

Enfin nous nous sommes assurés que les notes 4.3, 4.3.2.1 et 4.3.2.2 de l'annexe donnent une information appropriée, d'une part, sur le contexte, les aléas et incertitudes entourant les hypothèses retenues, et, d'autre part, sur les analyses de sensibilité de la valeur d'utilité aux variations de ces dernières.

Comme mentionné les exercices précédents, et en note 4.3.2.2 de l'annexe, la réalisation de ces hypothèses restant incertaine et la sensibilité des valeurs recouvrables à ces dernières étant très élevée, nous soulignons que l'estimation de la valeur de ces actifs pourrait varier dans le temps de façon significative.

### ***Évaluation des actifs incorporels et des passifs financiers de l'UGT Eurostar***

Au 31 décembre 2017, le goodwill et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectés à l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) Eurostar s'élèvent à 620 millions d'euros. Comme indiqué en note 4.3 de l'annexe des comptes consolidés, le test effectué par la Direction pour déterminer la valeur recouvrable des actifs de cette UGT repose sur l'actualisation de prévisions de flux de trésorerie de l'activité intégrant des estimations et hypothèses effectuées dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence multimodale, à l'arrivée d'une concurrence ferroviaire, au Brexit et au sentiment d'insécurité dû aux attentats.

Par ailleurs, un passif financier relatif aux promesses d'achat des participations dans Eurostar du consortium CDPQ/Hermès et SNCB irrévocablement consenties par SNCF Mobilités, dont le montant est inclus dans les 1,3 milliards d'euros de dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle, est évalué à la juste valeur sur ces mêmes bases.

Compte tenu (i) de l'importance significative de ces actifs dans les comptes du groupe, (ii) des estimations et hypothèses utilisées pour déterminer leur valeur recouvrable, fondée sur des prévisions de flux de trésorerie actualisés dont la réalisation est par nature incertaine et (iii) de la sensibilité élevée de la valeur recouvrable aux hypothèses retenues, nous avons considéré que



l'estimation par la Direction de la valeur d'utilité de ces actifs et des engagements de rachat associés constitue un point clé de l'audit.

### ***Réponses apportées lors de notre audit***

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie suivie aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test. Nous avons notamment :

- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé avec les éléments comptables sous-jacents ;
- examiné le processus d'établissement des prévisions, et apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique établi par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration d'Eurostar du 14 décembre 2017 ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable et apprécié le caractère raisonnable des paramètres d'évaluation retenus par la Direction (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) en lien avec nos spécialistes en évaluation ;
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits en note 4.3.1.4 de l'annexe des comptes consolidés.

Enfin, nous nous sommes assurés que la note 4.3.1.4 de l'annexe des comptes consolidés fournit une information appropriée, d'une part, sur le contexte, les aléas et incertitudes entourant les hypothèses retenues, et, d'autre part, sur les analyses de sensibilité de la valeur d'utilité aux variations de ces dernières.

Comme mentionné les exercices précédents, et en note 4.3.1.4 de l'annexe, la réalisation de ces hypothèses restant incertaine et la sensibilité de la valeur recouvrable à ces dernières étant très élevée, nous soulignons que l'estimation de la valeur des actifs et des engagements de rachat associés pourrait varier dans le temps de façon significative.

### **Estimation des actifs d'impôts différés**

Au 31 décembre 2017, les actifs et les passifs d'impôts différés figurent au bilan pour respectivement 969 millions d'euros et 373 millions d'euros.

Comme décrit en note 7 de l'annexe aux comptes consolidés, les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse fondée notamment sur ses plans d'affaires qui sont ceux utilisés pour les tests de valeur.

Compte tenu du caractère significatif des bases d'impôts différés et des incertitudes entourant certaines hypothèses économiques et financières et notamment celles des plans d'affaires de TGV, Gares & Connexions et Eurostar telles que soulignées dans le présent rapport, l'estimation par la Direction des actifs d'impôts différés reconnus au bilan constitue un point clé de l'audit.

### ***Réponses apportées lors de notre audit***

Nous avons pris connaissance de la méthodologie retenue par la Direction pour l'identification des bases d'impôts différés et en avons apprécié la conformité aux normes comptables.

Nous avons, en faisant le cas échéant appel à nos experts fiscaux, apprécié par sondages la capacité du groupe à utiliser dans le futur ses déficits fiscaux reportables générés à la clôture.

Nous avons vérifié par sondages que les taux retenus pour les calculs d'impôts différés correspondent aux taux votés à la clôture.

Nous nous sommes également assurés que les prévisions de bénéfices imposables futurs au sens d'IAS12 sous-tendant la comptabilisation et la recouvrabilité des impôts différés actifs reposent sur des plans d'affaires similaires à ceux utilisés dans le cadre des tests de perte de valeur.

Nous nous sommes également assurés du caractère approprié des informations présentées dans la note 7 « Impôts sur les résultats » et notamment le paragraphe 7.3 « Sources d'impôts différés » de l'annexe aux comptes consolidés.

Comme mentionné dans les exercices précédents et en notes 4.3.2.2, 4.3.2.3 et 4.3.1.4 de l'annexe, la réalisation des hypothèses sous-tendant les plans d'affaires de TGV, Gares & Connexions et Eurostar restant incertaine, nous soulignons que l'estimation de la valeur de ces actifs pourrait varier dans le temps de façon significative.

### **Évaluation des engagements envers le personnel**

Le personnel des sociétés du groupe SNCF Mobilités bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies, soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 667 millions d'euros au 31 décembre 2017, après prise en compte d'actifs de couverture évalués à 356 millions d'euros. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué en note 5 de l'annexe, ces engagements sont principalement évalués par des évaluateurs externes selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, l'entreprise a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné en note 5 de l'annexe. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, l'entreprise n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des

passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitude entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la Direction de la valeur des engagements constitue un point clé de l'audit.

### ***Réponses apportées lors de notre audit***

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
  - o la qualification des nouveaux régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies ;
  - o l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation et recours devant le Conseil d'État ;
- vérifier par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur durée et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- vérifier la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous nous sommes assurés que les notes 5 et 4.5 de l'annexe donnent une information appropriée notamment, sur la qualification de certains engagements, la description du recours en cours et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

### **Vérification des informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion**

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

À l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

### **Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires**

#### ***Désignation des commissaires aux comptes***

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de l'entreprise SNCF Mobilités par le Ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet

PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Économie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 pour le cabinet ERNST & YOUNG Audit.

Au 31 décembre 2017, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 10<sup>ème</sup> année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la 4<sup>ème</sup> année.

### **Responsabilités de la Direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés**

Il appartient à la Direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la Direction d'évaluer la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'entreprise ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

### **Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés**

#### ***Objectif et démarche d'audit***

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre entreprise.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en

œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueil des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;

- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la Direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la Direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

### ***Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques***

Nous remettons un rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques, figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux

comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques, des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 23 février 2018

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

Laurent Daniel

Pierre Marty

Christine Vitrac

Denis Thibon



# EPIC SNCF MOBILITÉS

O5 — RAPPORT DE GESTION SNCF MOBILITÉS  
PAGE 146

O6 — COMPTES ANNUELS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS  
PAGE 160

O7 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES ANNUELS  
PAGE 204

# GROUPE SNCF MOBILITÉS

PAGE 02





# O5 — RAPPORT DE GESTION SNCF MOBILITÉS

## NORMES FRANÇAISES

SNCF MOBILITES  
(anciennement SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS)  
Établissement public à caractère industriel et commercial au capital de 3.970.897.305,00 EUR  
Siège social : 9 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint-Denis – France – R.C.S. BOBIGNY B 552 049 447

<b>1</b>	<b>PRÉAMBULE</b>	<b>149</b>
<b>2</b>	<b>ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE</b>	<b>149</b>
2.1	ACCIDENT ENTRE UN TER ET UN AUTOCAR SCOLAIRE À MILLAS	149
2.2	SIGNATURE DE LA CONVENTION DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)	149
2.3	DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ TERRITORIALE (CST)	149
2.4	TRANSFERT DE L'ACTIVITÉ SNCF COMBUSTIBLE	150
2.5	MISE EN SERVICE DE DEUX NOUVELLES LIGNES GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE ET BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE	150
2.6	CONTROLE FISCAL EN COURS	150
2.7	COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES	150
2.7.1	ACHAT DE 71 RAMES RER NOUVELLE GÉNÉRATION AU CONSORTIUM ALSTOM-BOMBARDIER	150
2.7.2	ACHAT DE 15 TGV 3 UFC (OCÉANE) À ALSTOM	150
2.7.3	ACHAT DE 44 RAMES RÉGIOLIS À ALSTOM	150
2.7.4	ACHAT DE 88 RAMES RÉGIO2N À BOMBARDIER	150
2.7.5	ACHAT DE 32 RAMES OMNEO À BOMBARDIER	150
2.8	SIGNATURE D'UN ACTE DE VENTE DE BIEN IMMOBILIER	150
2.9	ÉMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE	151
<b>3</b>	<b>ÉVÉNEMENT POST-CLOTURE</b>	<b>151</b>
3.1	DÉCISION DE LA COUR D'APPEL DE PARIS	151
3.2	RAPPORT DE MONSIEUR SPINETTA SUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE	151
3.3	AVIS DE L'ARAFER N° 2018-004 DU 22 JANVIER 2018	151
<b>4</b>	<b>RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2017</b>	<b>152</b>
4.1	CHIFFRE D'AFFAIRES	152

4.2	PRODUCTION IMMOBILISÉE ET STOCKÉE	153
4.3	AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	153
4.4	ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PEAGES)	154
4.5	PÉAGES	154
4.6	IMPOTS ET TAXES	154
4.7	CHARGES DE PERSONNEL	154
4.8	EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION	155
4.9	AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES	155
4.10	RÉSULTAT D'EXPLOITATION	155
4.11	RÉSULTAT FINANCIER	155
4.12	RÉSULTAT COURANT	155
4.13	RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	156
4.14	IMPOTS SUR LES RÉSULTATS	157
4.15	RÉSULTAT NET	157
<b>5</b>	<b>ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET</b>	<b>157</b>
<b>6</b>	<b>CONCOURS PUBLICS</b>	<b>158</b>
<b>7</b>	<b>INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS</b>	<b>158</b>
<b>8</b>	<b>DISTRIBUTION DE DIVIDENDES</b>	<b>159</b>
<b>9</b>	<b>RÉSULTATS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS DES CINQ DERNIERS EXERCICES</b>	<b>159</b>

# PRÉAMBULE

## 1. PRÉAMBULE

Les comptes de l'Entreprise sont arrêtés par le Conseil d'Administration du 23 février 2018.

L'EPIC SNCF Mobilités constitue l'entité consolidante du groupe SNCF Mobilités.

L'EPIC est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite « Loi LOTI »), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La Loi portant réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

— SNCF Réseau (ci-après désigné SNCF Réseau ou EPIC SNCF Réseau) : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

— SNCF Mobilités (ci-après désigné SNCF Mobilités ou EPIC SNCF Mobilités ou l'Entreprise) - anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français » : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares.

— SNCF (la maison-mère, ci-après désigné SNCF ou EPIC

SNCF) : créé le 1<sup>er</sup> décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

## 2. ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

### 2.1 ACCIDENT ENTRE UN TER ET UN AUTOCAR SCOLAIRE À MILLAS

Le 14 décembre 2017, un train TER circulant entre Villefranche-Vernet-les-Bains et Perpignan a heurté un autocar scolaire sur un passage à niveau situé sur la commune de Millas. La catastrophe a fait 6 morts et plusieurs blessés graves parmi les occupants de l'autocar.

SNCF a immédiatement mobilisé l'ensemble de ses moyens pour venir en aide aux victimes et à leurs familles et épauler les équipes de secours présentes sur place. Le Plan blanc des services de secours et le Plan urgence accident SNCF ont été déclenchés.

En parallèle, trois enquêtes respectivement menées par le Procureur de la République de Marseille, le BEA-TT (bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre) et la direction des Audits de sécurité SNCF ont été immédiatement déclenchées suite à l'accident pour en déterminer les causes. Ces enquêtes diligentes sont toujours en cours à la date de clôture de l'exercice.

### 2.2 SIGNATURE DE LA CONVENTION DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)

La convention 2016-2020 relative aux Trains d'Équilibre des Territoires a été signée le 27 février 2017 avec l'État et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette convention, qui prend en compte les évolutions du périmètre des TET, traduit de manière concrète l'engagement de l'État de maintenir l'équilibre économique d'exploitation sur la durée de la convention. Les efforts de l'opérateur Intercités en matière de productivité, de transparence et de dynamisme commercial y sont également inscrits.

L'État confirme son rôle d'Autorité Organisatrice sur six lignes de jour considérées comme structurantes (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon) et sur deux lignes de nuit (Paris Briançon et Paris-Albi/Rodez). L'État s'est également engagé à un renouvellement complet du matériel roulant d'ici 2025,

pour un montant total d'environ 3,5 milliards d'euros. Une convention de financement signée ce même jour entre l'État, l'AFITF et SNCF Mobilités acte l'acquisition de 30 rames Coradia Liner Alstom pour un montant de 360 millions d'euros.

### 2.3 DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ TERRITORIALE (CST)

Par courrier adressé au Président de SNCF Mobilités, en date du 13 février 2017, le Premier Ministre a décidé de baisser, dès 2017 et jusqu'à 2022, la CST payée par l'EPIC SNCF Mobilités. La baisse cumulée s'élèvera à 420 M€ et impactera l'Excédent Brut d'Exploitation au compte de résultat.

Cette décision est prise dans le contexte d'une réorganisation des trains d'équilibre du territoire (TET) dans la continuité de la feuille de route présentée par le Gouvernement le 7 juillet 2015 et ponctuée par une nouvelle convention 2016-2020 équilibrée sur la période. Elle est cohérente avec les recommandations de la Cour des comptes du 13 février 2015 pour une diminution du poids de la contribution de l'EPIC SNCF Mobilités au financement des TET.

Elle n'est compensée ni par une augmentation de charges pour l'EPIC SNCF Mobilités ni par une diminution de compensations financières à recevoir de l'État au titre des TET, la trajectoire financière de la convention signée avec Intercités n'étant pas remise en cause.

Au 31 décembre 2017, en application de l'arrêté du 29 décembre 2017, la charge de CST s'établit à 40 M€, entraînant une amélioration de l'Excédent Brut d'Exploitation de 50 M€ par rapport au 31 décembre 2016 où le montant de CST comptabilisé était de 90 M€.

### 2.4 TRANSFERT DE L'ACTIVITÉ SNCF COMBUSTIBLE

Conformément à la décision de l'ARAFER publiée le 22 juin 2016, mettant en demeure l'EPIC SNCF de cesser toute activité d'exploitant de station d'approvisionnement en combustible, SNCF a cédé l'activité SNCF Combustible à SNCF Mobilités, par une convention de cession en date du 29 juin 2017, à effet du 1<sup>er</sup> juillet 2017.

Dans ce cadre, l'EPIC SNCF a versé une indemnité visant à couvrir la reprise par l'EPIC SNCF Mobilités des obligations en matière de démantèlement et de dépollution des installations d'approvisionnement en gazole non routier, à hauteur de 19,8 M€. En contrepartie, une provision visant à couvrir ces obligations a été comptabilisée chez SNCF Mobilités pour le même montant.

### 2.5 MISE EN SERVICE DE DEUX NOUVELLES LIGNES GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE ET BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE

Le 1<sup>er</sup> juillet 2017, l'EPIC SNCF Mobilités a officiellement lancé les nouvelles lignes de TGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique permettant de relier Paris à Rennes en 1h25 et Paris à Bordeaux en 2h04. Ces lignes permettent respectivement d'assurer 29,5 allers-retours quotidiens en moyenne (dont 12,5 directs) entre l'Île-de-France et Rennes et 33,5 (dont 18,5 directs) vers Bordeaux. L'EPIC SNCF Mobilités espère ainsi attirer 4 millions de voyageurs supplémentaires sur ces lignes d'ici 2019.

### 2.6 CONTROLE FISCAL EN COURS

Un contrôle fiscal a eu lieu sur l'EPIC SNCF Mobilités au titre de l'exercice 2014, sans conséquences significatives. Le contrôle reste en cours pour l'exercice 2015.

## 2.7 COMMANDE DE NOUVEAUX MATERIELS ROULANTS FERROVIAIRES

Plusieurs commandes de nouveaux matériels roulants ont été notifiées aux constructeurs sur l'exercice 2017.

### 2.7.1 Achat de 71 rames RER Nouvelle Génération au consortium Alstom-Bombardier

Une commande pour la construction de nouvelles rames RER Nouvelle Génération (RER NG) a été approuvée par le conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités le 11 janvier 2017 suite à un appel d'offres mené par l'EPIC SNCF Mobilités à la demande d'Île-de-France Mobilités (ex STIF: Syndicat des Transports d'Île-de-France).

Ce contrat, le plus important dans le secteur du ferroviaire européen et pour SNCF Mobilités, passé entre Île-de-France Mobilités, le consortium Alstom-Bombardier et SNCF Mobilités porte sur la construction de nouvelles rames RER NG (71 rames en tranche ferme et jusqu'à 300 rames en tranche optionnelle), pour le RER D et pour le RER E (Eole), pour un montant total de 3,75 milliards d'euros.

La première tranche ferme de cette commande fait l'objet de la constatation d'un engagement hors bilan de 1 399 M€ dans les comptes annuels de l'EPIC SNCF Mobilités.

### 2.7.2 Achat de 15 TGV 3 UFC (Océane) à Alstom

Le Conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 23 février 2017, a validé l'acquisition de 15 rames TGV 3 UFC (Océane) auprès d'Alstom.

A fin décembre 2017, des engagements hors bilan sont constatés à ce titre, à hauteur de 416 M€.

### 2.7.3 Achat de 44 rames Régiolis à Alstom

L'EPIC SNCF Mobilités a commandé à Alstom, le 31 mars 2017, 30 rames Régiolis et Coradia liner destinées principalement aux lignes Intercités reprises par les Régions. Ces trains circuleront à partir de septembre 2018 sur les lignes Intercités Paris-Amiens-Boulogne, Paris-Bourges-Montluçon, Clermont-Ferrand-Nîmes, Toulouse-Hendaye, Bordeaux-La Rochelle et Bordeaux-Limoges.

En décembre 2017 la levée d'une tranche optionnelle de 14 rames Régiolis a été effectuée pour les régions Grand Est (6 rames) et Bourgogne – Franche Comté (8 rames).

A fin décembre 2017, des engagements hors bilan sont constatés pour 334 M€.

### 2.7.4 Achat de 88 rames Régio2N à Bombardier

Deux commandes de rames Regio2N, dont 83 rames destinées au réseau Transilien et 5 rames destinées aux lignes TER Bretagne, ont été notifiées à Bombardier sur le 1<sup>er</sup> semestre 2017. Consécutivement, un engagement hors bilan de 962 M€ a été constaté.

### 2.7.5 Achat de 32 rames OMNEO à Bombardier

L'EPIC SNCF Mobilités a commandé à Bombardier, en décembre 2017, 32 rames OMNEO destinées principalement aux lignes TER de la région Centre-Val de Loire.

À fin décembre 2017, des engagements hors bilan sont constatés pour 388 M€.

## 2.8 SIGNATURE D'UN ACTE DE VENTE DE BIEN IMMOBILIER

La cession d'un bien immobilier situé rue d'Amsterdam, à Paris a été conclue le 6 janvier 2017. Cette cession a généré une plus-value de 55 M€, comptabilisée sur la ligne « résultat exceptionnel » au 31 décembre 2017.

### 2.9 ÉMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE

L'EPIC SNCF Mobilités a émis en date du 2 février 2017 un emprunt obligataire pour un montant de 1 milliard d'euros, sur douze ans, à taux fixe, swappé à taux variable pour la moitié du montant. Cet emprunt et le swap échoient le 2 février 2029. L'Entreprise a vendu une swaption pour revenir à taux fixe à hauteur de 250 M€, échéance 26 février 2018.

Par ailleurs, le 31 mai 2017, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé à un abondement de 300 M€ sur l'emprunt obligataire de 1 milliard d'euros. Cette émission complémentaire fait l'objet d'un retour à taux variable via la mise en place de swaps.

## 3. ÉVÉNEMENT POST-CLOTURE

### 3.1 DÉCISION DE LA COUR D'APPEL DE PARIS

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés (cf. note 32.2 des comptes sociaux). Le Groupe prend acte de la décision et étudie la possibilité d'un éventuel pourvoi en cassation.

Le Groupe ayant tiré les conséquences dans ses comptes de la condamnation prononcée par le Conseil de Prud'hommes de Paris le 21 septembre 2015, les impacts de l'arrêt sont non significatifs sur la provision au 31 décembre 2017.

### 3.2 RAPPORT DE MONSIEUR SPINETTA SUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Monsieur Spinetta a remis le jeudi 15 février 2018 le rapport commandé par le Premier ministre mi-octobre 2017 sur l'avenir du transport ferroviaire. Jean-Cyril Spinetta a conduit ces trois derniers mois une vaste mission de concertation visant, comme l'indiquait sa lettre de mission, à fournir au gouvernement les éléments en vue de la préparation d'une « stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant ».

Comme l'a expliqué la ministre des Transports, Elisabeth Borne, ce rapport constitue « l'une des briques » de la loi d'orientation des mobilités qu'elle présentera en Conseil des ministres au printemps. Le gouvernement initie, dès les prochains jours qui suivent la remise du rapport, une « première phase de concertation » avec les organisations syndicales, la direction de SNCF, les Régions et les usagers.

Les dispositions législatives qui seront in fine retenues pourront avoir des conséquences sur les états financiers de l'EPIC SNCF Mobilités.

### 3.3 AVIS DE L'ARAFER N° 2018-004 DU 22 JANVIER 2018

Le 22 janvier 2018, l'ARAFER a adopté un avis portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018. L'avis émis est favorable et sans conséquence sur les états financiers de l'EPIC SNCF Mobilités.

#### 4. RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2017

En millions d'euros	2017	2016
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>15 843</b>	<b>15 155</b>
Production immobilisée et stockée	1 197	1 144
Achats et charges externes	-9 736	-9 391
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>7 304</b>	<b>6 908</b>
Autres produits d'exploitation	261	444
Impôts, taxes et versements assimilés	-706	-780
Charges de personnel	-5 459	-5 572
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>1 400</b>	<b>1 000</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	1 068	1 047
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-1 702	-1 528
Autres charges d'exploitation	-17	-9
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>749</b>	<b>509</b>
Produits financiers	841	686
Charges financières	-921	-770
<b>Résultat financier</b>	<b>-80</b>	<b>-84</b>
<b>Résultat courant</b>	<b>669</b>	<b>425</b>
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>-20</b>	<b>80</b>
Impôt sur les résultats	-60	-103
<b>Résultat net</b>	<b>590</b>	<b>402</b>

Le chiffre d'affaires s'établit à 15 843 M€ à fin décembre 2017, en augmentation de 5% dans un contexte économique favorable et sous l'effet notamment du succès des nouvelles offres voyageurs et de la mise en service de nouvelles lignes (LGV SEA, BPL et Européenne Phase 2).

L'augmentation des achats et des charges externes de +346 M€ est en grande partie imputable à la hausse des dépenses de péages (+193 M€) en cohérence avec l'augmentation des produits du trafic.

Les dépenses de personnel diminuent légèrement (-2% soit -113 M€) compte tenu de la baisse des effectifs qui compense l'augmentation subie du coût moyen par agent liée à l'augmentation de certaines cotisations sociales (Taux T2 notamment).

En conséquence, l'Excédent Brut d'Exploitation s'élève à +1 400 M€, en hausse de 400 M€, soit +40% par rapport à 2016.

L'augmentation des dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation par rapport à l'exercice précédent est liée essentiellement au contre-effet de la reprise en 2016 de la provision pour perte à terminaison Intercités (106 M€).

Compte tenu de ces éléments, le résultat d'exploitation ressort à +749 M€ contre un bénéfice de +509 M€ en 2016.

Le résultat financier 2017 de -80 M€ est stable par rapport à celui constaté en 2016 (-84 M€).

Le résultat exceptionnel s'élève à -20 M€ en 2017 contre +80 M€ en 2016, exercice qui enregistrait une reprise de perte de valeur significative chez Gares & Connexions (+233 M€) atténuée en partie par la constatation de pertes de valeurs chez Intercités (-61 M€) et Fret (-31 M€).

L'impôt sur les résultats s'élève à -60 M€. Il enregistre la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaire (TREF) pour

-226 M€ au titre de l'exercice 2017 ainsi que des crédits d'impôts pour +166 M€, dont +156 M€ de Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE).

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net au 31 décembre 2017 est un bénéfice de +590 M€ contre un résultat de +402 M€ sur l'exercice 2016.

##### 4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Par activité, le chiffre d'affaires de l'entreprise s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	2017	2016	Variation
Voyages SNCF	5 886	5 450	436
Transilien	2 918	2 819	99
TER	4 126	3 986	140
Intercités	976	1 008	-32
Gares & Connexions	495	459	36
Fret SNCF	903	892	11
Fonctions communes	534	542	-8
SNCF Combustible	6		6
<b>Chiffre d'affaires EPIC</b>	<b>15 843</b>	<b>15 155</b>	<b>688</b>

Le chiffre d'affaires de l'EPIC augmente de 688 M€, en phase avec :

— l'amélioration sensible du contexte économique en 2017, après une année 2016 difficile (grèves, attentats, conjoncture économique française médiocre) ;

— la hausse des produits du trafic de Voyages SNCF de +474 M€ grâce notamment au succès des nouvelles offres voyageurs (Atlantique, OUIGO, TGV Max, ...) et à un trafic TGV France en forte progression. S'agissant du trafic Europe, les produits du trafic sont en hausse suite au retour progressif de la clientèle étrangère et à l'effet année pleine de la mise en service de la LGV Est Européenne phase 2 le 3 juillet 2016 ;



— la croissance du chiffre d'affaires des transporteurs conventionnés tant chez TER (+143 M€ suite à la hausse de l'offre ferroviaire et des recettes directes) que chez Transilien (+100 M€ en lien avec l'évolution des contributions versées par Île-de-France-Mobilités (ex Syndicat des Transports d'Île-de-France) liées aux revalorisations des indices et à l'augmentation de l'activité).

Le chiffre d'affaires inclut les commandes publiques de prestations de services :

En millions d'euros	2017	2016	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par SNCF Réseau	136	136	0
dont gestion des trafics et des circulations	4	4	0
dont entretien du réseau et du patrimoine	131	132	-0
Travaux pour SNCF Réseau	49	23	26
<b>Total SNCF Réseau</b>	<b>185</b>	<b>159</b>	<b>26</b>
Compensations tarifaires régionales	415	509	-94
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	4 538	4 354	184
<b>Total Régions et Île-de-France Mobilités (ex STIF)</b>	<b>4 953</b>	<b>4 862</b>	<b>91</b>
Presse	-	-	-
Tarifs sociaux	-	15	-15
Défense	152	145	6
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	357	400	-43
<b>Total État</b>	<b>509</b>	<b>561</b>	<b>-53</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5 646</b>	<b>5 582</b>	<b>64</b>

Les prestations pour SNCF Réseau sont constituées de prestations de services de Gares & Connexions.

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices et Île-de-France-Mobilités (ex: Syndicat des Transports d'Île-de-France) augmentent faiblement par rapport à 2016 (+1,9%) en lien principalement avec la mise en place de la liberté tarifaire (transfert, de l'État aux Régions, de la responsabilité de fixer librement les abonnements TER travail, élèves, étudiants et apprentis) qui impacte TER à hauteur de +91 M€ sur l'exercice.

Les commandes publiques de l'État diminuent de 53 M€. Cette évolution s'explique notamment par la signature le 27 février 2017 d'une nouvelle convention des Trains d'Equilibre du Territoire qui prévoit pour l'exercice une contribution fixée à un montant de 357 M€ (400 M€ en 2016). Cette baisse s'ajoute à celle des prestations liées aux tarifs sociaux pour lesquelles aucun versement n'ayant été effectué par l'État en 2017, le revenu n'est constaté, par prudence, qu'à l'encaissement.

## 4.2 PRODUCTION IMMOBILISÉE ET STOCKÉE

En millions d'euros	2017	2016	Variation
<b>Production Immobilisée Personnel</b>	<b>126</b>	<b>120</b>	<b>6</b>
Matériel Roulant	77	75	3
Installations Fixes	49	46	3
<b>Production Immobilisée Achats et Charges Externes (ACE)</b>	<b>1 069</b>	<b>1 026</b>	<b>44</b>
Matériel Roulant	261	262	-1
Installations Fixes	808	763	45
<b>Total Production Immobilisée</b>	<b>1 195</b>	<b>1 146</b>	<b>49</b>
Matériel Roulant	338	337	1
Installations Fixes	857	809	48
<b>Production stockée</b>	<b>1</b>	<b>-2</b>	<b>4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 197</b>	<b>1 144</b>	<b>53</b>

La production immobilisée reste stable par rapport à 2016 (+0,5%). Elle porte essentiellement sur les travaux de transformations-révisions du matériel roulant (opérations mi-vie, opérations de rénovation et de modernisation), la mise en place d'un pôle d'échange multimodal à Rennes, la création d'un pôle de bureaux à Paris-Austerlitz et le développement du Tram-Train 4 (ligne Clichy/Montfermeil).

## 4.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	2017	2016	Variation
Subventions d'exploitation	24	40	-15
Autres produits / transfert de charges	236	404	-168
<b>Autres produits d'exploitation</b>	<b>261</b>	<b>444</b>	<b>-183</b>

Cette rubrique enregistre principalement les indemnités d'assurance et des transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers, notamment les refacturations des péages Eurotunnel à EIL. La variation à la baisse par rapport à 2016 s'explique principalement par la simplification en 2017 des flux entre SNCF Mobilités et SNCF relatifs aux arrêts maladie : les coûts relatifs aux maintiens de salaires de son personnel sont dorénavant supportés directement par l'EPIC SNCF Mobilités. Aucune cotisation n'est plus versée à l'EPIC SNCF et les charges de maintien de salaire ne lui sont plus facturées.

#### 4.4 ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PÉAGES)

Par nature, les achats et charges externes (hors péages) s'analysent comme suit :

En millions d'euros	2017	2016	Variation
Achats de matières et fournitures	-620	-623	3
Utilisation moyens de transports et de traction	-800	-764	-36
Travaux entretien et maintenance	-645	-618	-27
Charges de patrimoine	-926	-925	-0
Locations matériel et engins	-118	-119	1
Prestations d'escale	-60	-58	-2
Energie de traction	-505	-519	14
Charges de commission et de distribution	-298	-267	-31
Prestations informatiques	-417	-386	-31
Prestations d'études et de recherche	-309	-256	-53
Prestations de télécommunication	-439	-414	-25
Autres charges	-753	-787	34
<b>Total</b>	<b>-5 891</b>	<b>-5 738</b>	<b>-153</b>

Les achats et charges externes (hors péages) sont en hausse de 153 M€ par rapport à 2016 sous l'effet principal de la croissance du coût d'utilisation des moyens de transport et de traction, en lien avec le développement du trafic en 2017, des dépenses de prestations informatiques et des prestations d'étude/recherche.

#### 4.5 PÉAGES

Les péages se décomposent de la manière suivante :

En millions d'euros	2017	2016	Variation
Péages SNCF Réseau	-3 429	-3 504	75
Péages Eurotunnel	-142	-143	0
Péages autres	-274	-7	-267
<b>Total</b>	<b>-3 845</b>	<b>-3 653</b>	<b>-193</b>

La hausse des dépenses de 193 M€ par rapport à 2016 s'explique principalement par la facturation de péages par LISEA, à compter de 2017, suite à la mise en service des nouvelles lignes Atlantique (Sud Europe Atlantique et Bretagne Pays de Loire).

#### 4.6 IMPOTS ET TAXES

En millions d'euros	2017	2016	Variation
Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)	-114	-110	-4
Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER)	-259	-258	-1
Cotisation foncière des entreprises (CFE)	-49	-51	2
Taxes pour Frais de Chambres de Commerce et d'Industrie (TFCCI)	-8	-8	-0
Taxes foncières	-52	-56	4
Droits et Taxes sur le réseau	-27	-26	-1
C3S (Organic)	-16	-22	5
Taxe d'apprentissage	-26	-24	-2
CST (Contribution de Solidarité Territoriale)	-40	-90	50
Versement Transport	-52	-53	1
Participation Employeurs Effort Construction	-15	-15	0
Autres impôts et taxes	-49	-69	20
<b>Total</b>	<b>-706</b>	<b>-780</b>	<b>74</b>

Les impôts et taxes diminuent de -74 M€ sur 2017 sous l'effet principal de la baisse de la Contribution de Solidarité Territoriale (CST) par rapport à 2016 à hauteur de -50 M€ (voir note 2.3).

#### 4.7 CHARGES DE PERSONNEL

L'évolution de la masse salariale s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	
<b>Charges de personnel 2016</b>	<b>-5 572</b>
Baisse des effectifs	123
Hausse du coût moyen agent	-79
Autres	69
<b>Charges de personnel 2017</b>	<b>-5 459</b>

La diminution des charges de personnel est principalement due à la baisse sensible des effectifs sur l'exercice (-2,5%) dont l'impact est partiellement compensé par la hausse subie du coût moyen par agent, en lien avec l'évolution des cotisations sociales (taux T2).

#### 4.8 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments ci-dessus, l'Excédent Brut d'Exploitation de l'exercice 2017 s'établit à +1 400 M€, en augmentation de 400 M€ (+40%) par rapport à 2016. Cette variation peut être résumée de la façon suivante :

##### En millions d'euros

Excédent Brut d'Exploitation 2016	1 000
Accroissement de l'activité	688
Hausse des productions immobilisée et stockée	53
Augmentation des achats et charges externes (hors péages)	-153
Hausse des péages	-193
Diminution des charges de personnel	113
Diminution des impôts et taxes	74
Diminution des autres produits	-183
<b>Excédent Brut d'Exploitation 2017</b>	<b>1 400</b>

#### 4.9 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	2017	2016	Variation
<b>Dotations nettes aux amortissements d'exploitation</b>	<b>-581</b>	<b>-548</b>	<b>-33</b>
Immobilisations incorporelles	-71	-66	-5
Immobilisations matériel ferroviaire	-218	-213	-5
Autres immobilisations corporelles	-291	-268	-22
<b>(Dotation) / Reprise nette aux dépréciations et provisions d'exploitation</b>	<b>-53</b>	<b>66</b>	<b>-120</b>
Dépréciations des immobilisations	-0	5	-5
Dépréciations sur actif circulant	-6	0	-6
Provisions pour risques et charges	-47	62	-109
<b>Autres charges de gestion</b>	<b>-17</b>	<b>-9</b>	<b>-7</b>
<b>Total</b>	<b>-650</b>	<b>-491</b>	<b>-160</b>

##### — Dotations nettes aux amortissements d'exploitation :

L'évolution des dotations nettes aux amortissements d'exploitation sur les autres immobilisations corporelles (installations fixes) s'explique principalement par l'augmentation (+3,9% entre 2016 et 2017) des investissements en installations fixes (notamment le développement et l'aménagement de la gare Lille-Flandres, l'adaptation du technicentre Pays de la Loire pour l'accueil des Regiolis).

##### — Dépréciations et provisions d'exploitation :

La variation des provisions est défavorable compte tenu principalement du contre-effet de la reprise en 2016 de la provision pour perte à terminaison Intercités (106 M€).

#### 4.10 RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments précédents, le résultat d'exploitation ressort positif à 749 M€, en hausse de 240 M€ par rapport à 2016.

#### 4.11 RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	2017	2016	Variation
Coût endettement financier net	-103	-109	5
Coût financier des avantages au personnel	-45	-14	-31
Dividendes	24	6	18
Autres charges financières	-451	-177	-273
Autres produits financiers	496	210	285
<b>Résultat financier</b>	<b>-80</b>	<b>-84</b>	<b>4</b>

La dégradation de 31 M€ constatée par rapport à 2016 au titre du coût financier des avantages du personnel s'explique pour 33 M€ par l'évolution défavorable du taux d'actualisation passé à 1,23% à fin décembre 2017 contre 1,60% à fin décembre 2016 (impact charge de 26 M€ en 2017), versus 1,60% à fin décembre 2016 contre 1,75% à fin décembre 2015 (impact charge de 6 M€ en 2016) et aux ajustements d'expérience favorables (mise à jour des bases agents et des salaires).

L'augmentation des autres charges financières et des autres produits financiers s'explique par l'impact du débouclage d'un des deux lots du lease « LH4 ». En effet, en 2017, conformément à la position retenue lors des exercices précédents, le débouclage de ce lot a conduit, en l'absence d'avantage économique futur attendu, à constater en charges financières le coût de résiliation du montage, constitué du prix d'exercice de l'option d'achat (-24 M€) et des loyers à recevoir (-255 M€), qui ne seront pas encaissés du fait du débouclage. En contrepartie, la charge à payer comptabilisée en « Emprunts et dettes financières » dans la perspective du débouclage a été reprise en produits financiers (+279 M€). L'impact sur le résultat est donc nul à la clôture de l'exercice.

#### 4.12 RÉSULTAT COURANT

Le résultat courant de l'exercice 2017 est positif de 669 M€, en hausse de +244 M€ par rapport à 2016.

#### 4.13 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31 décembre 2017	31 décembre 2016
<b>Plus values nettes de cessions d'actifs</b>	<b>69</b>	<b>9</b>
Actifs incorporels	2	-1
Actifs corporels	67	10
<b>Amortissements et provisions</b>	<b>-164</b>	<b>3</b>
Perte de valeur UGT FRET	-17	-31
Perte de valeur MATERIEL (Biens à démolir)	-1	0
Perte de valeur UGT TGV	26	10
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Auto Trains	0	-4
Perte de valeur FT - Direction de l'Immobilier (Biens à démolir, ...)	-1	0
Perte de valeur Intercités	0	-61
Perte de valeur SNCF Gares & Connexions	0	233
Radiations exceptionnelles d'actifs	-153	-143
Autres provisions	-18	0
<b>Autres</b>	<b>75</b>	<b>68</b>
Amendes, pénalités et indemnités	34	-2
Accord Qualité Sillons SNCF Réseau	4	5
Produit à recevoir régularisation taux T1 2013, 2014, 2015 et 2016	31	58
Dénouement de litige	0	23
Autres charges et produits divers	6	-16
<b>Total</b>	<b>-20</b>	<b>80</b>

N.B. : Les dépréciations pour pertes de valeurs concernent l'actif. Le détail est fourni en note 8.2. des comptes sociaux

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2017 est une charge nette de -20 M€.

Il inclut les principaux éléments suivants :

— **Plus-values nettes de cessions d'actifs corporels +69 M€, dont :**

- Plus-value de cession sur un ensemble immobilier à Paris pour +55 M€ et sur un terrain à Paris pour +11 M€ ;

— **Amortissements et provisions -164 M€, dont :**

- Dotation nette de perte de valeur sur les actifs de FRET SNCF pour -17 M€ (dépréciation des actifs immobilisés sur l'exercice) ;
- Reprise nette de perte de valeur sur les actifs de l'UGT TGV pour + 26 M€ ;
- Radiations d'actifs pour -153 M€ (dont matériel roulant -126 M€ et installations fixes -28 M€) ;
- Autres provisions pour - 18 M€ (dont principalement -20 M€ relatifs à la dépollution de terrains suite à la cession par SNCF de l'activité SNCF Combustible à SNCF Mobilités au 01/07/2017 ; une indemnité de même montant en autres produits et charges exceptionnels vient compenser cet impact, (cf. ci-dessous)).

— **Autres produits et charges exceptionnels pour +75 M€, dont :**

- Amendes, pénalités, indemnités pour +34 M€ (indemnités d'assurance) ;
- Facturation à SNCF Réseau des défauts de qualité des sillons attribués pour +4 M€ ;
- Produit constaté au titre de la modification du mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse de 2013 à 2016 pour +31 M€, dont 8 M€ au titre des années 2013 et 2014 et 23 M€ pour les exercices 2015 et 2016 ;
- Autres charges et produits divers pour +7 M€ (dont indemnité reçue de SNCF pour la couverture de la reprise par SNCF Mobilités des obligations en matière de démantèlement et de dépollution des installations d'approvisionnement en gazole non routier +20 M€ suite à la cession par SNCF de l'activité SNCF Combustible à SNCF Mobilités au 01/07/2017 et charges sur litiges pour -17 M€).

#### 4.14 IMPOTS SUR LES RESULTATS

En millions d'euros	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) <sup>a</sup>	-226	-252
Impôt sur les Sociétés <sup>b</sup>	166	148
Contribution additionnelle au titre des montants distribués	0	0
Autres	0	0
<b>Total</b>	<b>-60</b>	<b>-103</b>

a - Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)

b - La rubrique comprend notamment les crédits d'impôt compétitivité emploi (pour 156 M€ au 31/12/2017)

Le 1<sup>er</sup> juillet 1988, l'EPIC SNCF Mobilités a opté pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95%, prévu par l'article 223A du Code Général des Impôts. Le périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué de 247 sociétés au 31/12/2014 (périmètre déclaré y compris l'EPIC) dont principalement les filiales des périmètres SNCF Participations, TLP, SICF, Géodis, SVD, AREP et de la SNEF.

Jusqu'au 31 décembre 2014, aux termes de la convention d'intégration fiscale, les filiales supportaient une charge

d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale était définitivement acquis à l'EPIC SNCF Mobilités, anciennement société mère du groupe fiscalement intégré.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF.

Le déficit d'ensemble de l'ancien groupe fiscal SNCF, d'un montant de 5,3 milliards d'euros à la clôture de l'exercice 2014, devient un déficit propre de l'EPIC SNCF Mobilités.

Au 31 décembre 2017, SNCF Mobilités constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -60 M€ (après déduction de 15 M€ de déficit reportable) contre -103 M€ en 2016. Ce montant comprend principalement la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour -226 M€ au titre des résultats 2017, le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) pour +156 M€ et divers autres crédits d'impôt (recherche, apprentissage, mécénat) pour +10 M€.

#### 4.15 RESULTAT NET

Sur ces bases, le résultat net 2017 est un bénéfice de +590 M€, alors que le résultat net 2016 s'élevait à +402 M€.

### 5. ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET

L'endettement net (EFN) diminue de -28 M€ par rapport à 2016 :

En millions d'euros	2017	2016	Variation
<b>CAF (après impôt, hors dividendes reçus et versés)</b>	<b>1 307</b>	<b>849</b>	<b>458</b>
Retraitement du résultat financier et des impôts	151	200	-49
Incidence de la variation du BFR d'exploitation	60	-388	448
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>1 518</b>	<b>661</b>	<b>857</b>
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles <sup>a,b</sup>	-2 606	-2 608	2
Subventions d'investissement encaissées	1 207	1 392	-185
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles <sup>a</sup>	129	282	-153
Acquisition de titres non consolidés			
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>-1 270</b>	<b>-934</b>	<b>-336</b>
Dividendes payés	-110	-126	16
Dividendes reçus	24	6	18
Charges financières nettes cash	-112	-97	-15
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>-198</b>	<b>-217</b>	<b>19</b>
Incidence des transferts entre activités sur l'EFN	-2	-2	
<b>Autres effets sur endettement net</b>	<b>-18</b>	<b>18</b>	<b>-36</b>
<b>Autres variations de l'endettement net</b>	<b>-20</b>	<b>16</b>	<b>-36</b>
<b>Variation calculée de l'endettement net</b>	<b>30</b>	<b>-475</b>	<b>505</b>
<b>Endettement d'ouverture</b>	<b>4 070</b>	<b>3 594</b>	<b>476</b>
<b>Endettement de clôture</b>	<b>4 042</b>	<b>4 070</b>	<b>-28</b>

a - Y compris opérations intragroupe

b - Y compris variation de BFR Investissement

## 6. CONCOURS PUBLICS

Les concours publics apportés à l'Entreprise par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	2017	2016
Subventions d'exploitation	24	41
Subventions d'investissement reçues	1 207	1 392
Encaissements sur créance financière Ile-de-France Mobilités (ex STIF)	109	95
<b>Total</b>	<b>1 341</b>	<b>1 528</b>

— Concours publics inclus dans le résultat :

- Subventions d'exploitation :  
Il s'agit notamment des subventions à caractère social versées par l'Etat aux entreprises dans le cadre de sa politique pour l'emploi.

— Concours publics sans impact sur le résultat :

- Subventions d'investissement reçues :  
SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, pour le matériel roulant Transilien, TER et Intercités.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées au bilan et sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements et provisions) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

- Encaissements sur créance financière vis-à-vis d'Ile-de-France Mobilités (ex Syndicat des Transports d'Ile-de-France – STIF) :  
Les encaissements sur créance financière correspondent aux montants perçus d'Ile-de-France Mobilités au titre des amortissements du matériel roulant et de la rémunération financière dus dans le cadre de la convention de financement du matériel.

## 7. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS

Conformément à l'arrêté du 20 mars 2017 précisant les modalités d'application du décret n°2015-1533 relatif à l'information sur les délais de paiement des fournisseurs et clients de l'Entreprise, la répartition des dettes fournisseurs et des créances clients échues est communiquée ci-après :

### Factures reçues non réglées au 31 décembre 2017 dont le terme est échu

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues
<b>(A) Tranches de retard de paiement</b>							
Nombre de factures concernées	162	3 792	1 453	867	6 845	12 957	62 968
<b>Dettes d'immobilisations et d'exploitation</b>							
Montant total des factures concernées T.T.C	1	47	4	-4	50	97	676
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,4%	0,7%	
<b>Autres dettes d'exploitation</b>							
Montant total des factures concernées T.T.C		-5	6	0	12	13	169
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	
<b>(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées</b>							
Nombre de factures exclues			543				
Montant total des factures T.T.C exclues			3				
<b>(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)</b>							
Délais contractuels	Application des délais prévus par la loi LME						
Convention de signe (+) = crédit ; (-) = débit							

Les factures échues depuis plus de 90 jours correspondent pour 31 M€ (60%) à des factures émises par les EPIC SNCF et SNCF Réseau.

## Factures émises non réglées au 31 décembre 2017 dont le terme est échu

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues
<b>(A) Tranches de retard de paiement</b>							
Nombre de factures concernées	1 603					11 134	
<b>Créances commerciales hors immobilisations</b>							
Montant total des factures concernées T.T.C	77	99	41	13	172	325	464
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice	0,7%	0,9%	0,4%	0,1%	1,6%	3,0%	
<b>Créances sur cessions d'immobilisations</b>							
Montant total des factures concernées T.T.C	5	1	0	0	0	1	97
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice	3,9%	1,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,1%	
<b>Autres créances d'exploitation</b>							
Montant total des factures concernées T.T.C		5	0	0	4	8	96
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	3,0%	6,6%	
<b>(B) Factures exclues du (A) relatives à des créances litigieuses ou non comptabilisées</b>							
Nombre de factures exclues			451				
Montant total des factures T.T.C exclues			35				
<b>(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)</b>							
Délais contractuels	Cas général 30J (SNCF Réseau 60J)						
Convention de signe (+) = crédit ; (-) = débit							

Les factures échues depuis plus de 90 jours correspondent pour 108 M€ à des contributions facturées à des Autorités Organisatrices de Transport.

## 8. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Les dividendes versés à l'Etat jusqu'au 31 décembre 2015 et à l'EPIC SNCF à partir de 2016 au cours des trois dernières années sont les suivants :

Exercice de référence	Année de versement	Montant versé
2015	2017	110
2014	2016	126
2014	2015	63

## 9. RESULTATS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

En millions d'euros	2017	2016	2015	2014	2013
<b>Situation financière en fin d'exercice</b>					
Dotation en Capital	1 204	1 204	2 204	2 204	2 204
<b>Opérations et résultats de l'exercice</b>					
Chiffre d'affaires hors taxes	15 843	15 155	18 198	20 591	20 352
Résultat avant impôts et dotations aux amortissements et provisions	1 283	986	-1 109	1 181	-189
Impôts sur les résultats (tête de groupe d'intégration fiscale jusqu'en 2014)	-60	-103	-6	181	165
Résultat après impôts et dotations aux amortissements et provisions	590	402	-2 081	202	-994
<b>Personnel</b>					
Effectif moyen payé	92 178	94 366*	120 747	154 272	155 370
Montant de la masse salariale	5 459	5 572	7 597	9 233	9 153

\* Effectif corrigé conformément à la note 24 des comptes sociaux.

06 —  
COMPTES  
ANNUELS  
DE L'EPIC, SNCF  
MOBILITÉS



<b>SOMMAIRE</b>	<b>161</b>
<b>BILAN</b>	<b>164</b>
<b>COMPTE DE RÉSULTAT</b>	<b>166</b>
<b>1 NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC</b>	<b>167</b>
<b>2 PREAMBULE</b>	<b>167</b>
<b>3 ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE</b>	<b>167</b>
3.1 ACCIDENT ENTRE UN TER ET UN AUTOCAR SCOLAIRE À MILLAS	167
3.2 SIGNATURE DE LA CONVENTION DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)	167
3.3 DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ TERRITORIALE (CST)	167
3.4 TRANSFERT DE L'ACTIVITÉ SNCF COMBUSTIBLE	168
3.5 MISE EN SERVICE DE DEUX NOUVELLES LIGNES GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE ET BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE	168
3.6 CONTROLE FISCAL EN COURS	168
3.7 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES	168
3.8 SIGNATURE D'UN ACTE DE VENTE DE BIEN IMMOBILIER	168
3.9 ÉMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE	168
<b>4 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE</b>	<b>168</b>
<b>5 ESTIMATIONS COMPTABLES</b>	<b>169</b>
<b>6 COMPARABILITE DES COMPTES</b>	<b>169</b>
<b>7 PRINCIPES COMPTABLES</b>	<b>170</b>
7.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	170
7.2 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	171
7.3 STOCKS	171
7.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION	172
7.5 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	172
7.6 PRIMES ET FRAIS D'ÉMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS	172
7.7 CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVICES	172
7.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	172

7.9	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	172
7.10	OPÉRATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT	175
7.11	INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES	176
7.12	COMPTABILISATION DU CHIFFRE D’AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS	177
7.13	DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL	177
7.14	IMPOTS SUR LES RESULTATS	177
<b>8</b>	<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES</b>	<b>178</b>
8.1	ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	178
8.2	PERTES DE VALEUR	179
<b>9</b>	<b>IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES</b>	<b>182</b>
<b>9.1</b>	<b>CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU (EX RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE – RFF)</b>	<b>183</b>
<b>9.2</b>	<b>CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)</b>	<b>183</b>
<b>9.3</b>	<b>AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES</b>	<b>184</b>
<b>10</b>	<b>STOCKS ET ENCOURS</b>	<b>184</b>
<b>11</b>	<b>CRÉANCES D’EXPLOITATION ET AUTRES</b>	<b>185</b>
<b>12</b>	<b>VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT</b>	<b>185</b>
<b>13</b>	<b>COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF</b>	<b>185</b>
<b>14</b>	<b>ÉCARTS DE CONVERSION</b>	<b>185</b>
<b>15</b>	<b>CAPITAUX PROPRES</b>	<b>186</b>
<b>16</b>	<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>	<b>186</b>
<b>17</b>	<b>EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES</b>	<b>187</b>
17.1	STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS	188
17.2	STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU (EX RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE - RFF), DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES	188
<b>18</b>	<b>INSTRUMENTS DÉRIVÉS</b>	<b>189</b>
18.1	INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE	189
18.2	INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX	190
18.3	INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES	190
18.4	GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE	190
18.5	VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	190

<b>19</b>	<b>DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES</b>	<b>191</b>
<b>20</b>	<b>COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF</b>	<b>191</b>
<b>21</b>	<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>192</b>
<b>22</b>	<b>ACHATS ET CHARGES EXTERNES</b>	<b>192</b>
<b>23</b>	<b>AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>192</b>
<b>24</b>	<b>CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS</b>	<b>192</b>
<b>25</b>	<b>DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES</b>	<b>193</b>
<b>26</b>	<b>RÉSULTAT FINANCIER</b>	<b>193</b>
<b>27</b>	<b>RÉSULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>193</b>
<b>28</b>	<b>IMPOTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE</b>	<b>194</b>
<b>29</b>	<b>ENGAGEMENTS HORS BILAN</b>	<b>194</b>
29.1	ENGAGEMENTS REÇUS	194
29.2	ENGAGEMENTS DONNÉS	196
<b>30</b>	<b>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE CRÉDIT BAIL ET ASSIMILÉS</b>	<b>197</b>
<b>31</b>	<b>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL À LA FORMATION ET LE COMPTE PERSONNEL DE FORMATION</b>	<b>197</b>
<b>32</b>	<b>LITIGES</b>	<b>197</b>
32.1	LITIGES RÉSOLUS	197
32.2	LITIGES EN COURS	198
<b>33</b>	<b>ÉVÉNEMENT POST-CLOTURE</b>	<b>200</b>
33.1	DÉCISION DE LA COUR D'APPEL DE PARIS	200
33.2	RAPPORT DE MONSIEUR SPINETTA SUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE	200
33.3	AVIS DE L'ARAFER N° 2018-004 DU 22 JANVIER 2018	200
<b>34</b>	<b>FILIALES ET PARTICIPATIONS</b>	<b>201</b>
<b>35</b>	<b>PARTIES LIÉES</b>	<b>202</b>
<b>36</b>	<b>AUTRES PARTIES LIÉES</b>	<b>202</b>
<b>37</b>	<b>TRANSACTIONS AVEC SNCF ET SNCF RÉSEAU</b>	<b>202</b>
<b>38</b>	<b>TRANSACTIONS MENEES AVEC L'ÉTAT</b>	<b>202</b>
<b>39</b>	<b>TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT</b>	<b>202</b>
<b>40</b>	<b>TRANSACTIONS RÉALISÉES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES</b>	<b>202</b>
<b>41</b>	<b>GARANTIES EUROFIMA</b>	<b>203</b>

# BILAN

## Normes Françaises

### ACTIF

En millions d'euros	Notes	31/12/2017		31/12/2016	
		Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	8	784	-462	322	278
Immobilisations corporelles	8	46 866	-27 334	19 532	18 620
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau	9	691	-	691	697
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP)	9	1 449	-	1 449	1 449
Autres immobilisations financières	9	9 099	0	9 099	9 955
<b>Actif immobilisé</b>		<b>58 889</b>	<b>-27 796</b>	<b>31 093</b>	<b>30 998</b>
Stocks et en cours	10	580	-47	533	512
Créances d'exploitation et autres	11	4 370	-70	4 300	4 593
Valeurs mobilières de placement	12	4 782	0	4 782	2 655
Disponibilités		601	-	601	869
<b>Actif circulant</b>		<b>10 334</b>	<b>-117</b>	<b>10 217</b>	<b>8 630</b>
Comptes de régularisation	13	594	-	594	605
Primes de remboursement des obligations		10	-	10	19
Écart de conversion - actif	14	884	-	884	944
<b>Actif</b>		<b>70 710</b>	<b>-27 912</b>	<b>42 798</b>	<b>41 196</b>

## PASSIF

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Capital	15	3 971	3 971
Écart de réévaluation	15	70	70
Report à nouveau	15	543	252
Résultat de l'exercice	15	590	402
<b>Situation nette</b>		<b>5 173</b>	<b>4 695</b>
Subventions d'investissement	15	9 916	9 275
Provisions réglementées	15	0	0
<b>Capitaux propres</b>		<b>15 089</b>	<b>13 970</b>
Provisions pour risques et charges	16	2 906	2 904
Dettes financières	17	15 352	14 607
Dettes fiscales et sociales	19	1 724	1 849
Autres dettes d'exploitation	19	5 742	5 537
Comptes de régularisation	20	1 365	1 588
Écart de conversion - passif	14	620	741
<b>Passif</b>		<b>42 798</b>	<b>41 196</b>

# COMPTE DE RÉSULTAT

## Normes Françaises

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires	21	15 843	15 155
Production immobilisée et stockée		1 197	1 144
Achats et charges externes	22	-9 736	-9 391
<b>Valeur ajoutée</b>		<b>7 304</b>	<b>6 908</b>
Autres produits d'exploitation	23	261	444
Impôts, taxes et versements assimilés		-706	-780
Charges de personnels	24	-5 459	-5 572
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>		<b>1 400</b>	<b>1 000</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	25	1 068	1 047
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	25	-1 702	-1 528
Autres charges de gestion	25	-17	-9
<b>Résultat d'exploitation</b>		<b>749</b>	<b>509</b>
Produits financiers		841	686
Charges financières		-921	-770
<b>Résultat financier</b>	26	<b>-80</b>	<b>-84</b>
<b>Résultat courant</b>		<b>669</b>	<b>425</b>
Produits exceptionnels		709	1 051
Charges exceptionnelles		-729	-971
<b>Résultat exceptionnel</b>	27	<b>-20</b>	<b>80</b>
Impôt sur les résultats	28	-60	-103
<b>Résultat net</b>		<b>590</b>	<b>402</b>

## 1. NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC

Sauf mention contraire, les montants exprimés sont en millions d'euros (M€).

### 2. PRÉAMBULE

Les comptes de l'Entreprise ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 23 février 2018.

L'EPIC SNCF Mobilités constitue l'entité consolidante du groupe SNCF Mobilités.

L'EPIC SNCF Mobilités est par ailleurs consolidé par l'EPIC SNCF société mère du Groupe Public Ferroviaire (GPF) immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 808 332 670 et dont le siège social est situé 2 place aux Étoiles 93200 Saint Denis.

L'EPIC (Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial) est régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite « Loi LOTI »), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La Loi portant réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

— SNCF Réseau (ci-après désigné SNCF Réseau ou EPIC SNCF Réseau) : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

— SNCF Mobilités (ci-après désigné SNCF Mobilités ou EPIC SNCF Mobilités ou l'Entreprise) - anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français » : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares.

— SNCF (la maison-mère, ci-après désigné SNCF ou EPIC SNCF) : créé le 1<sup>er</sup> décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

## 3. ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

### 3.1 ACCIDENT ENTRE UN TER ET UN AUTOCAR SCOLAIRE À MILLAS

Le 14 décembre 2017, un train TER circulant entre Villefranche-Vernet-les-Bains et Perpignan a heurté un autocar scolaire sur un passage à niveau situé sur la commune de Millas. La catastrophe a fait 6 morts et plusieurs blessés graves parmi les occupants de l'autocar.

SNCF a immédiatement mobilisé l'ensemble de ses moyens pour venir en aide aux victimes et à leurs familles et épauler les équipes de secours présentes sur place. Le Plan blanc des services de secours et le Plan urgence accident SNCF ont été déclenchés.

En parallèle, trois enquêtes respectivement menées par le Procureur de la République de Marseille, le BEA-TT (bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre) et la direction des Audits de sécurité SNCF ont été immédiatement déclenchées suite à l'accident pour en déterminer les causes. Ces enquêtes diligentées sont toujours en cours à la date de clôture de l'exercice.

### 3.2 SIGNATURE DE LA CONVENTION DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)

La convention 2016-2020 relative aux Trains d'Équilibre des Territoires a été signée le 27 février 2017 avec l'État et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette convention, qui prend en compte les évolutions du périmètre des TET, traduit de manière concrète l'engagement de l'État de maintenir l'équilibre économique d'exploitation sur la durée de la convention. Les efforts de l'opérateur Intercités en matière de productivité, de transparence et de dynamisme commercial y sont également inscrits.

L'État confirme son rôle d'Autorité Organisatrice sur six lignes de jour considérées comme structurantes (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon) et sur deux lignes de nuit (Paris Briançon et Paris-Albi/Rodez). L'État s'est également engagé à un renouvellement complet du matériel roulant d'ici 2025, pour un montant total d'environ 3,5 milliards d'euros. Une convention de financement signée ce même jour entre l'État, l'AFITF et SNCF Mobilités acte l'acquisition de 30 rames Coradia Liner Alstom pour un montant de 360 millions d'euros.

### 3.3 DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ TERRITORIALE (CST)

Par courrier adressé au Président de SNCF Mobilités, en date du 13 février 2017, le Premier Ministre a décidé de baisser, dès 2017 et jusqu'à 2022, la CST payée par l'EPIC SNCF Mobilités. La baisse cumulée s'élèvera à 420 M€ et impactera l'Excédent Brut d'Exploitation au compte de résultat.

Cette décision est prise dans le contexte d'une réorganisation des trains d'équilibre du territoire (TET) dans la continuité de la feuille de route présentée par le Gouvernement le 7 juillet 2015 et ponctuée par une nouvelle convention 2016-2020 équilibrée sur la période. Elle est cohérente avec les recommandations de la Cour des comptes du 13 février 2015 pour une diminution du poids de la contribution de l'EPIC SNCF Mobilités au financement des TET.

Elle n'est compensée ni par une augmentation de charges pour l'EPIC SNCF Mobilités ni par une diminution de compensations financières à recevoir de l'État au titre des TET, la trajectoire financière de la convention signée avec Intercités n'étant pas remise en cause.

Au 31 décembre 2017, en application de l'arrêté du 29 décembre 2017, la charge de CST s'établit à 40 M€, entraînant une amélioration de l'Excédent Brut d'Exploitation de 50 M€ par rapport au 31 décembre 2016 où le montant de CST comptabilisé était de 90 M€.

### 3.4 TRANSFERT DE L'ACTIVITÉ SNCF COMBUSTIBLE

Conformément à la décision de l'ARAFER publiée le 22 juin 2016, mettant en demeure l'EPIC SNCF de cesser toute activité d'exploitant de station d'approvisionnement en combustible, SNCF a cédé l'activité SNCF Combustible à SNCF Mobilités, par une convention de cession en date du 29 juin 2017, à effet du 1<sup>er</sup> juillet 2017.

Dans ce cadre, l'EPIC SNCF a versé une indemnité visant à couvrir la reprise par l'EPIC SNCF Mobilités des obligations en matière de démantèlement et de dépollution des installations d'approvisionnement en gazole non routier, à hauteur de 19,8 M€ (cf. note 27). En contrepartie, une provision visant à couvrir ces obligations a été comptabilisée chez SNCF Mobilités pour le même montant (cf. notes 16 et 27).

### 3.5 MISE EN SERVICE DE DEUX NOUVELLES LIGNES GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE ET BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE

Le 1<sup>er</sup> juillet 2017, l'EPIC SNCF Mobilités a officiellement lancé les nouvelles lignes de TGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique permettant de relier Paris à Rennes en 1h25 et Paris à Bordeaux en 2h04. Ces lignes permettent respectivement d'assurer 29,5 allers-retours quotidiens en moyenne (dont 12,5 directs) entre l'Île-de-France et Rennes et 33,5 (dont 18,5 directs) vers Bordeaux. L'EPIC SNCF Mobilités espère ainsi attirer 4 millions de voyageurs supplémentaires sur ces lignes d'ici 2019.

### 3.6 CONTROLE FISCAL EN COURS

Un contrôle fiscal a eu lieu sur l'EPIC SNCF Mobilités au titre de l'exercice 2014, sans conséquences significatives. Le contrôle reste en cours pour l'exercice 2015 (cf. note 16).

### 3.7 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES

Plusieurs commandes de nouveaux matériels roulants ont été notifiées aux constructeurs sur l'exercice 2017 (cf. note 29).

#### 3.7.1 Achat de 71 rames RER Nouvelle Génération au consortium Alstom-Bombardier

Une commande pour la construction de nouvelles rames RER Nouvelle Génération (RER NG) a été approuvée par le conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités le 11 janvier 2017 suite à un appel d'offres mené par l'EPIC SNCF Mobilités à la demande d'Île-de-France Mobilités (ex STIF : Syndicat des Transports d'Île-de-France).

Ce contrat, le plus important dans le secteur du ferroviaire européen et pour SNCF Mobilités, passé entre Île-de-France Mobilités, le consortium Alstom-Bombardier et SNCF Mobilités porte sur la construction de nouvelles rames RER NG (71 rames en tranche ferme et jusqu'à 300 rames en tranche optionnelle), pour le RER D et pour le RER E (Eole), pour un montant total de 3,75 milliards d'euros.

La première tranche ferme de cette commande fait l'objet de la constatation d'un engagement hors bilan de 1 399 M€ dans les comptes annuels de l'EPIC SNCF Mobilités.

#### 3.7.2 Achat de 15 TGV 3 UFC (Océane) à Alstom

Le Conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 23 février 2017, a validé l'acquisition de 15 rames TGV 3 UFC (Océane) auprès d'Alstom.

À fin décembre 2017, des engagements hors bilan sont constatés à ce titre, à hauteur de 416 M€.

#### 3.7.3 Achat de 44 rames Régiolis à Alstom

L'EPIC SNCF Mobilités a commandé à Alstom, le 31 mars 2017, 30 rames Régiolis et Coradia liner destinées principalement aux lignes Intercités reprises par les Régions. Ces trains circuleront à partir de septembre 2018 sur les lignes Intercités Paris-Amiens-Boulogne, Paris-Bourges-Montluçon, Clermont-Ferrand-Nîmes, Toulouse-Hendaye, Bordeaux-La Rochelle et Bordeaux-Limoges.

En décembre 2017 la levée d'une tranche optionnelle de 14 rames Régiolis a été effectuée pour les régions Grand Est (6 rames) et Bourgogne – Franche Comté (8 rames).

À fin décembre 2017, des engagements hors bilan sont constatés pour 334 M€.

#### 3.7.4 Achat de 88 rames Régio2N à Bombardier

Deux commandes de rames Régio2N, dont 83 rames destinées au réseau Transilien et 5 rames destinées aux lignes TER Bretagne, ont été notifiées à Bombardier sur le 1<sup>er</sup> semestre 2017. Consécutivement, un engagement hors bilan de 962 M€ a été constaté.

#### 3.7.5 Achat de 32 rames OMNEO à Bombardier

L'EPIC SNCF Mobilités a commandé à Bombardier, en décembre 2017, 32 rames OMNEO destinées principalement aux lignes TER de la région Centre-Val de Loire.

À fin décembre 2017, des engagements hors bilan sont constatés pour 388 M€.

### 3.8 SIGNATURE D'UN ACTE DE VENTE DE BIEN IMMOBILIER

La cession d'un bien immobilier situé rue d'Amsterdam, à Paris a été conclue le 6 janvier 2017. Cette cession a généré une plus-value de 55 M€, comptabilisée sur la ligne « résultat exceptionnel » au 31 décembre 2017 (cf. note 27).

### 3.9 ÉMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE

L'EPIC SNCF Mobilités a émis en date du 2 février 2017 un emprunt obligataire pour un montant de 1 milliard d'euros, sur douze ans, à taux fixe, swappé à taux variable pour la moitié du montant. Cet emprunt et le swap échoient le 2 février 2029. L'Entreprise a vendu une swaption pour revenir à taux fixe à hauteur de 250 M€, échéance 26 février 2018.

Par ailleurs, le 31 mai 2017, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé à un abondement de 300 M€ sur l'emprunt obligataire de 1 milliard d'euros. Cette émission complémentaire fait l'objet d'un retour à taux variable via la mise en place de swaps (cf. note 17).

## 4. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Les états comptables de l'Entreprise sont établis sur la base des dispositions législatives et réglementaires applicables en France, notamment le règlement de l'ANC n° 2016-07 du 4 novembre 2016, modifiant le règlement n° 2014-03 du 5 juin 2014 relatif au plan comptable général (PCG), qui a été homologué par arrêté du 26 décembre 2016 (JO du 28).

En application de l'article L2141-10 du Code des Transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), SNCF Mobilités – Établissement public à caractère industriel et commercial – « est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises individuelles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.



## 5. ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes de l'Entreprise, la Direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans les comptes sociaux ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2017 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives économiques. La Direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2017 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

### La dépréciation des actifs non financiers.

L'Entreprise évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'usage ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'usage reposent sur une estimation de la part de la Direction, des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation de la part de la Direction du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

L'approche retenue, les modalités des tests de dépréciation et les impacts en résultat sont présentés en note 7.1.

### Les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel.

Le coût des avantages liés au personnel est déterminé à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. En raison du caractère long terme des plans, l'incertitude liée à ces hypothèses est significative et peut entraîner des variations significatives des provisions selon l'évolution de ces hypothèses (cf. note 16).

### Les provisions pour risques liés à l'environnement.

L'Entreprise comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

Les montants comptabilisés au titre des opérations de démantèlement des installations fixes relevant de la réglementation amiante reposent sur la meilleure estimation possible des travaux à engager au moment de l'arrêt des comptes.

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant intègrent le coût du démantèlement, le coût du désamiantage et le produit lié à la revente des matières.

### La dépréciation des instruments financiers dérivés.

L'Entreprise utilise des hypothèses pour évaluer les pertes latentes de ses instruments financiers dérivés.

## 6. COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des comptes est affectée par un changement de méthode comptable :

### — Application du règlement 2015-05 du 2 juillet 2015 relatif aux instruments financiers à terme et aux opérations de couverture

Le règlement n° 2015-05 publié par l'ANC le 2 juillet 2015 relatif aux instruments financiers à terme et aux opérations de couverture est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Ce texte a pour vocation de modifier le règlement ANC n°2014-03 relatif au Plan Comptable Général en y insérant des dispositions dédiées aux instruments financiers. À ce titre, l'EPIC SNCF Mobilités est peu impacté et principalement concerné par les dispositions suivantes d'application rétrospective :

- l'inscription au bilan de la juste valeur des instruments dérivés classés en position ouverte isolée (c'est à dire non qualifiés de couverture) qui a conduit à comptabiliser à la clôture au 31/12/2017 une juste valeur négative de -2 M€ au bilan en contrepartie de comptes transitoires. Aucune provision n'est à constater sur ces instruments (swaptions) dans la mesure où leur juste valeur à la clôture est inférieure aux primes vendues à l'initiation. A titre de comparaison une juste valeur de -8,5 M€ aurait été inscrite au Bilan en contrepartie de comptes transitoires sur les instruments traités en Position Ouverte Isolée (POI) au 31/12/2016 ;

- le traitement en POI de la part des instruments dérivés incluant une composante optimisante source de risques supplémentaires pour l'Entreprise qui a conduit à comptabiliser à la clôture au 31/12/2017 une juste valeur négative de -1,2 M€ au bilan en contrepartie de comptes transitoires. La juste valeur négative de cette position à l'ouverture a conduit à comptabiliser une provision de 1,2 M€ en contrepartie des réserves (la variation de la provision sur l'exercice 2017 est non matérielle) ;

- la reconnaissance au bilan des écarts de change sur les émissions de dettes court terme en devises, jusqu'ici comptabilisés au cours couvert, et la reconnaissance symétrique au bilan des écarts de change sur les instruments dérivés adossés. Les écarts de change complémentaires comptabilisés à l'actif et au passif en contrepartie des écarts de conversion sont de l'ordre de 32 M€ au 31/12/2017. À titre de comparaison, les impacts auraient été de l'ordre de 4 M€ au 31/12/2016.

Les écarts de change sur les prêts et emprunts long terme ainsi que sur les swaps de devises adossés faisaient déjà l'objet de revalorisations au bilan aux clôtures précédentes, en contrepartie de comptes des écarts de conversion (présentés en note 14).

La plupart des instruments de couvertures étant des dérivés de taux éligibles à la comptabilité de couverture, leur juste valeur est maintenue en hors bilan (les Juste Valeurs sur instruments dérivés sont présentées en note 18).

Par ailleurs, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les résultats de change sur créances et dettes commerciales, initialement comptabilisés sur la ligne « Résultat financier », sont compris dans les postes « Achats et charges externes » du compte de résultat pour les pertes de change et « Autres produits d'exploitation » du compte de résultat pour les gains de change. Ce changement de présentation entraîne une hausse de 3 M€ de l'excédent brut d'exploitation au 31 décembre 2017 compensée par une baisse du poste « Résultat financier ».

## 7. PRINCIPES COMPTABLES

### 7.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont composées :

— des logiciels acquis et créés par l'Entreprise pour elle-même, amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans ;

— de concessions et licences amorties sur une durée de 4 ans.

Les immobilisations corporelles sont composées de biens remis en jouissance par l'État et de biens propres.

#### 7.1.1 Régime de possession par SNCF Mobilités des biens immobiliers remis en jouissance par l'État

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement remplacée par le Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié à SNCF Mobilités.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation.

Ces biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF Mobilités aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'Entreprise, en contrepartie d'une dotation au sein des capitaux propres.

Sous réserve des dispositions légales applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous les pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement public, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions ou qui font partie du domaine privé, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou être aliénés par l'établissement public à son profit.

#### 7.1.2 Biens propres

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition et celles produites en interne à leur coût de production, à l'exception des immobilisations acquises avant le 1<sup>er</sup> janvier 1977 qui ont fait l'objet de la réévaluation légale.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations. Les frais financiers relatifs aux coûts d'emprunt ne sont pas immobilisés.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

#### — Matériel roulant :

- les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;

- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;

- les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles sont significatives, qu'elles en prolongent la durée de vie du bien ou qu'elles sont imposées par une loi, une norme ou un règlement.

#### — Installations fixes :

- les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;

- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

#### 7.1.3 Frais d'acquisition des immobilisations

Les droits de mutation, honoraires (agences, notaires...) ou commissions (courtages et autres coûts de transaction liés aux acquisitions) et frais d'actes liés à l'acquisition (frais légaux, frais de transfert de propriété...) sont des éléments constitutifs du coût d'acquisition de l'immobilisation.

#### 7.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, selon le mode linéaire, à l'exception du matériel informatique et des Bornes Libre-Service (billetteries automatiques disponibles en gares et boutiques SNCF) qui sont respectivement amortis selon le mode dégressif sur des durées d'utilité de 4 et 8 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Aménagement terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...):	
Gros œuvre	50 ans
Clos et couvert	25 ans
Second œuvre	25 ans
Aménagements	10 ou 15 ans
Lots techniques	15 ans
Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...):	
Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
Aménagements	15 ans
Lots techniques	15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Matériel de transport ferroviaire:	
TGV:	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Locomotives électriques et diesel:	
Structure	30 ans
Révision	15 ans
Automoteurs:	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Voitures voyageurs:	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Wagons	30 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

### 7.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Conformément aux dispositions des règlements CRC 2002-10 et 2004-06 et à l'avis 2005-D du comité d'urgence du CNC, l'Entreprise effectue des tests de dépréciation d'actifs lorsque des circonstances ou événements indiquent que des actifs ont pu perdre de la valeur.

L'Entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, un test de dépréciation est effectué. Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur actuelle, laquelle est définie comme la valeur la plus élevée entre sa valeur vénale et sa valeur d'usage. La valeur actuelle d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes des autres actifs de l'Entreprise ou groupe d'actifs. Le cas présent, l'Entreprise calcule la valeur actuelle du groupe d'actif (unité génératrice de trésorerie – UGT<sup>1</sup>) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'usage correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF Mobilités :

— les flux de trésorerie sont ceux des plans d'affaires établis sur une durée de 3 à 5 ans et validés par les organes de direction ;

— au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application du taux de croissance à long terme proche du taux d'inflation long terme attendu en France par l'Entreprise, dans la limite de la durée de vie des actifs testés ;

— l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

En 2017, comme décrit en note 8.2, des indices de perte ou de reprise de valeur ont été identifiés sur les UGT Intercités et TGV, aucun indice de perte ou de reprise de valeur n'a été identifié sur l'UGT Gares & Connexions.

### 7.2 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'Entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

— d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres ;

— d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'Entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents ;

— d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

### 7.3 STOCKS

La méthode de valorisation des stocks diffère selon les groupes Articles :

— La valeur des pièces consommables (PC) est calculée selon la méthode du coût moyen pondéré ;

— Les pièces réparables du Matériel (PRM) sont évaluées au coût de revient, qui correspond au coût d'acquisition ou au coût de production pondéré des quantités. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté et de leur durée de vie économique.

1- L'unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

#### 7.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

#### 7.5 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. À la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

#### 7.6 PRIMES ET FRAIS D'ÉMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS

Dans le cas d'une émission au-dessous du pair, la prime et les frais sont constatés dans un compte de charges à étaler à l'actif du bilan. Ces primes et frais sont amortis linéairement sur la durée de vie des emprunts.

Dans le cas d'une émission au-dessus du pair, la prime est affectée en priorité à l'amortissement des frais d'émission, l'écart résiduel éventuel constitue :

- soit un produit constaté d'avance si la prime est supérieure aux frais ;
- soit des frais d'émission compensés si la prime est inférieure aux frais.

Cet écart résiduel est étalé linéairement sur la durée de l'emprunt.

#### 7.7 CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVICES

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont inscrits en écarts de conversion actif et passif. Après prise en compte des instruments de couverture, les pertes de change latentes nettes, par devise et par échéance, font l'objet d'une provision pour risque de change.

#### 7.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Les subventions dont bénéficie l'Entreprise en vue de financer des investissements sont enregistrées en capitaux propres.

Elles sont reprises sur la même durée et au même rythme que les amortissements des immobilisations qu'elles financent. La reprise est portée en résultat d'exploitation en diminution des dotations nettes aux amortissements.

**Cas particulier :** depuis 2012, les subventions à recevoir d'Île-de-France Mobilités relatives aux amortissements, dues au titre de la convention de financement du matériel, sont

comptabilisées en autres dettes pour la part des subventions non appelées. La part appelée et reçue d'Île-de-France Mobilités est enregistrée en capitaux propres et reprise sur la même durée et au même rythme que les amortissements des immobilisations qu'elle finance.

#### 7.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation de l'Entreprise à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire pour l'Entreprise par une sortie de ressources.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques de l'Entreprise ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que l'Entreprise assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'Entreprise doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'Entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

##### 7.9.1 Provisions pour risques liés à l'environnement

L'Entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre l'Entreprise.

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 par le décret n° 2009-468 du 23 avril 2009, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur/payeur », l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité, notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets, ... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Les impacts sont présentés en note 16.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, date d'application du décret 96-1133 du 24 décembre 1996, au titre de la protection des travailleurs et des consommateurs, la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente... de toutes variétés d'amiante et de tout produit en contenant sont interdites en France. L'Entreprise a donc une obligation de démantèlement ou de remise en état en fin de vie de ses installations fixes et matériels roulants. Au titre du matériel roulant, une provision pour démantèlement est comptabilisée, dès la détection de l'amiante, en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Cette provision fait l'objet d'une actualisation. Les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier (cf. note 26). La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Par ailleurs, le décret du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante (DTA). L'EPIC SNCF Mobilités a mis en œuvre un plan d'action visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. À ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement.

### 7.9.2 Provisions pour risques fiscaux et sociaux

L'EPIC SNCF Mobilités comptabilise des provisions pour risques fiscaux et sociaux lorsqu'il existe un risque probable de sortie de ressources au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir. L'EPIC SNCF Mobilités provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés.

### 7.9.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

#### 7.9.3.1 Provisions pour litiges

L'Entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction ;
- garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

Jusqu'en 1999, SNCF Mobilités était son propre assureur pour la majorité des risques liés à son activité. À compter de 2000, SNCF Mobilités a contracté des polices d'assurances au-delà d'un premier niveau de prise en charge par auto assurance.

#### 7.9.3.2 Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

La convention 2016-2020 relative aux Trains d'Équilibre des Territoires a été signée le 27 février 2017 avec l'État et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). A fin 2017, l'analyse de la convention ne fait pas ressortir de pertes à terminaison pour les exercices 2017 à 2020 (cf. note 3.2).

#### 7.9.3.3 Provisions pour restructuration

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avant la clôture des comptes. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés.

#### 7.9.3.4 Provisions pour risque de change (cf. note 7.7)

### 7.9.4 Avantages du Personnel

Les avantages du personnel désignent toutes formes de contrepartie données par une entité au titre des services rendus par son personnel.

#### 7.9.4.1 Avantages à court terme

Les avantages à court terme désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

#### 7.9.4.2 Avantages postérieurs à l'emploi

Les avantages postérieurs à l'emploi désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont payables postérieurement à la cessation de l'emploi.

Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non formalisés en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel.

##### 7.9.4.2.1 Régimes à cotisations définies

Les régimes à cotisations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite, de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs.

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

##### 7.9.4.2.2 Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

Afin d'améliorer la qualité de l'information financière publiée au titre des engagements de retraite et assimilés, l'EPIC SNCF Mobilités a adopté, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, la méthode préférentielle préconisée par l'article 335-1 du Plan Comptable Général et l'avis n°00-0A du 6 juillet 2000 du Comité d'urgence du CNC. Cette dernière consiste à reconnaître une provision au bilan pour l'intégralité des engagements envers le personnel (en activité et en retraite). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et en reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Les provisions constituées au titre des avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies concernent les rentes accident du travail, le régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs, l'action sociale et les indemnités de départ en retraite :

— **Provisions au titre du régime différentiel des cadres supérieurs ;**

Une provision destinée à couvrir les prestations au titre du régime différentiel des cadres supérieurs retraités est constituée à hauteur de l'engagement.

— **Provisions au titre de l'action sociale**

L'Entreprise assure elle-même les services d'action sociale qui, hors du cadre SNCF, incombent aux régimes de droit commun. L'essentiel des bénéficiaires des services d'action sociale sont les cheminots retraités. Une provision est constituée au titre des prestations d'action sociale à réaliser auprès des retraités et de leurs veuves dans certains cas. Il s'agit notamment de la prise en charge d'accueil en établissements, de suivi psychologique, de soins, d'aides familiales, d'aides à l'amélioration de l'habitat.

— **Provisions au titre des indemnités de départ en retraite**

En application du régime de droit commun, les salariés contractuels quittant volontairement l'EPIC SNCF Mobilités pour cause de retraite ont droit à une indemnité. L'Entreprise comptabilise une provision à ce titre, déterminée sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

### 7.9.5 Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme désignent les avantages (autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail) qui ne sont pas dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme sont relatives à la cessation progressive / anticipée d'activité, aux rentes accident du travail du personnel actif, aux médailles d'honneur du travail, au compte épargne temps (CET) et à l'allocation chômage (cf. note 16).

#### 7.9.5.1 Provisions pour cessation progressive d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité comme une provision.

Cette provision est calculée sur une base actuarielle en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul repose notamment sur une hypothèse de taux d'utilisation de la CPA.

#### 7.9.5.2 Provisions pour rentes accident du travail

— **Provisions pour rentes accident du travail du personnel en activité**

L'Entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel en activité. À ce titre, elle comptabilise une provision pour risque visant à couvrir les rentes versées aux agents en activité ayant subi un accident du travail ou une maladie professionnelle.

L'engagement calculé intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail. Par principe, les rentes d'accident du travail ne sont pas réversibles sauf lorsque le décès du salarié actif est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

— **Provisions pour rentes accident du travail du personnel retraité**

L'Entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel retraité.

À ce titre, elle comptabilise une provision pour risque.

La provision est évaluée de manière actuarielle sur la base des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. Elle intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail.

#### 7.9.5.3 Provisions pour médailles du travail

La Médaille d'Honneur des Chemins de fer est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'Argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins vingt-cinq années de services. Dans les mêmes conditions, la médaille de Vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins trente-cinq années de services et la médaille d'Or à tout agent comptant au moins trente-huit années de service.

Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'Honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde.

Une provision correspondant aux versements probables aux salariés est comptabilisée. Cette provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus à l'occasion des 25, 35 et 38 ans d'activité à l'EPIC SNCF Mobilités ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite.

Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas sauf en cas de publication de nouveaux montants.

#### 7.9.5.4 Provisions pour compte épargne temps (CET)

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités a signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un Compte Epargne Temps (CET) permettant d'épargner, dans deux sous comptes, des jours de congés à utiliser soit :

— en cours de carrière, en complément des jours de congés de l'année (CET Court Terme) ;

— en fin de carrière ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET Fin de Carrière).

Les montants provisionnés permettent de couvrir l'engagement de l'Entreprise au titre des CET Fin de Carrière.

#### 7.9.5.5 Provisions pour allocations chômage

Des provisions sont constituées au titre des prestations versées par Pôle Emploi aux personnels du cadre permanent et du cadre contractuel s'ils sont :

— démissionnaires ;

— licenciés par mesure disciplinaire ;

— réformés pour le cadre permanent.

#### 7.9.5.6 Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont des avantages du personnel payables à la suite de :

— la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ;  
ou

— la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Un dispositif de Départ Volontaire permet à des agents du cadre permanent ou des contractuels d'établissements en excédent d'effectifs, de percevoir une indemnité forfaitaire de départ et des Allocations d'aide au Retour à l'Emploi dans le cadre de leur départ de l'Entreprise. Une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est constatée dans les comptes lors de la signature de l'accord entre le salarié et l'Entreprise.

#### 7.9.6 Facilités de circulation

Le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités (actifs, retraités et leurs ayant-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayant-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

#### 7.9.7 Accord en faveur des anciens apprentis

L'EPIC SNCF et l'ensemble des organisations syndicales représentatives ont signé le 28 octobre 2016 un accord collectif négocié pour l'ensemble des EPIC constituant le groupe public ferroviaire. Il porte sur l'évolution des majorations salariales relatives aux anciens apprentis et élèves et la mise en place d'un nouveau dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat de trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

Au 31 décembre 2016 cet accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis s'était traduit par la constitution d'une provision de 9 millions d'euros au titre d'un coût des services passés (cf. note 16).

### 7.10 OPÉRATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT

L'Entreprise procède à des concessions de son matériel ferroviaire. Ces concessions sont effectuées soit au coût de construction (matériel neuf), soit à la valeur nette comptable, soit à une valeur d'expertise (matériel ancien).

Le matériel est cédé soit pour faire l'objet d'un contrat de location-vente avec la société Eurofima, soit dans le cadre d'un montage d'ingénierie financière d'optimisation du patrimoine ou dans un contrat de cession bail.

### 7.10.1 Opérations de cessions-bails et assimilées

#### — Cessions-bails

Il s'agit de contrats de cessions-bails classiques. L'Entreprise vend son matériel à un tiers et le reprend en location avec une option d'achat.

Les loyers sont constatés en « charges externes ». Un dépôt est constitué à titre de garantie. Il est constaté en « Autres immobilisations financières » (cf. note 9.3).

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel sont constatées en « Comptes de régularisation – passif ». Le produit est repris en résultat sur la durée de vie du contrat.

Sur la base de l'analyse du contrat, l'option d'achat ne fait pas l'objet d'une provision. Lorsqu'elle est levée, l'option d'achat est portée en immobilisation corporelle et amortie sur la durée de vie résiduelle du bien.

#### — Location-vente

L'Entreprise procède auprès de la société Eurofima (société de financement suisse créée par les États Européens le 20 octobre 1955) à des cessions de son matériel ferroviaire. L'Entreprise transfère la propriété de son matériel à Eurofima en échange d'un financement enregistré en « Dettes d'exploitation ».

Le matériel est repris sous forme d'un contrat de location-vente.

Pendant toute la durée du contrat, le matériel ne figure pas à l'actif immobilisé de l'Entreprise mais en « créances d'exploitation » (cf. note 11). Il fait l'objet d'un amortissement calculé linéairement sur les mêmes durées que des matériels identiques immobilisés. Cet amortissement est inscrit en diminution des « créances d'exploitation » (cf. note 11), afin de présenter la valeur des biens nette des amortissements.

Dans le cas où une part du matériel est financée directement par l'Entreprise, cette part est considérée comme une avance accordée à Eurofima. Cette avance figure en « Autres immobilisations Financières » (cf. note 9.3). Elle fait également l'objet d'un amortissement sur la durée de vie du bien.

Pendant la durée du contrat, les charges constatées au compte de résultat sont composées des intérêts liés au financement et de la dotation aux amortissements des matériels concernés.

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel à Eurofima sont neutralisées et comptabilisées :

— en « Dettes d'exploitation » pour la part correspondant à l'amortissement du bien cédé ;

— et pour la différence résiduelle entre la plus-value et l'amortissement :

• soit en « Comptes de régularisation – passif », si le montant de la cession est supérieur à la valeur brute du bien cédé. Ce produit est alors figé tout au long du contrat et viendra compenser la valeur du bien lors de sa réintégration à l'actif immobilisé de l'Entreprise.

• soit en « Immobilisations financières », si le montant de la cession est inférieur à la valeur brute du bien cédé. Ce montant fait l'objet d'un amortissement sur la durée résiduelle du bien au même titre que les autres biens financés directement par l'Entreprise.

À l'expiration du contrat de location-vente, le financement est soldé et le bien devient propriété de l'Entreprise. Les comptes ci-dessus, constitutifs de la valeur brute et de l'amortissement sont transférés dans les postes correspondants de l'actif immobilisé de l'Entreprise. Le matériel figure alors au bilan pour sa valeur brute d'origine, avant cession à Eurofima, et son amortissement est poursuivi normalement.

### 7.10.2 Autres opérations

Depuis 1991, l'Entreprise réalise des opérations d'ingénierie financière ayant pour sous-jacent du matériel roulant appartenant à SNCF Mobilités. La majorité de ces montages financiers s'appuie sur des contrats de financement préexistants avec Eurofima, dont le schéma de comptabilisation est mentionné ci-dessus.

Ces opérations consistent à donner du matériel en location (Lease Hold) ou à le vendre à un bailleur (investisseur) (Service Contract, Lease Néozélandais, Lease Suédois). Celui-ci le remet en location (Service Contract, Lease Néozélandais, Lease Suédois) ou en sous-location (Lease Hold) à l'Entreprise avec une option d'achat ou une option permettant de mettre fin au contrat de location à l'échéance du contrat de sous-location. L'Entreprise continue d'avoir la pleine maîtrise du matériel concerné pour les besoins de son exploitation. Le résultat net de ces opérations a été enregistré en résultat financier à chacune de leur mise en place.

La structure de financement existante du matériel n'étant pas modifiée, l'ensemble des charges et produits est constaté en résultat financier ainsi que le bénéfice net de ces opérations.

L'ensemble des opérations comptabilisées en résultat financier s'équilibre sur la durée du contrat.

#### 7.10.2.1 Lease-Hold

Ce montage financier s'appuie sur des contrats de location-vente et sur des contrats d'échange préexistants avec la société Eurofima.

#### Au bilan:

— les pré-loyers versés par le bailleur, la charge à payer pour option d'achat et les sous-loyers courus non échus sont comptabilisés en « Emprunts et dettes financières » (cf. note 17);

— le placement, qui sera utilisé lors de la levée de l'option, les parties immobilisées des contrats d'échange et les intérêts courus non échus associés, ainsi que les loyers à recevoir sont constatés en « Autres immobilisations financières » (cf. note 9.3).

En 2017, conformément à la position retenue lors des exercices précédents, le débouclage d'un des deux lots du lease « LH4 » a conduit, en l'absence d'avantage économique futur attendu, à constater en charges financières le coût de résiliation du montage, constitué du prix d'exercice de l'option d'achat (-24 M€) et des loyers à recevoir (-255 M€), qui ne seront pas encaissés du fait du débouclage. En contrepartie, la charge à payer comptabilisée en « Emprunts et dettes financières » dans la perspective du débouclage a été reprise en produits financiers (+279 M€). L'impact sur le résultat est donc nul à la clôture de l'exercice.

Le débouclage du deuxième lot interviendra en 2018.

#### 7.10.2.2 Service Contract, Lease Néozélandais et Lease Suédois

Ces opérations s'appuient soit sur des contrats de location-financement préexistants avec Eurofima (Service Contract, Lease Néozélandais), soit sur des montages

financiers utilisant comme sous-jacent du matériel neuf (Lease Suédois). Le financement, mis en place à l'origine avec Eurofima ou des contreparties bancaires, est maintenu en « Dettes d'exploitation ». Il est intégré dans le montage financier et représente la partie « emprunt » du contrat d'échange, mis en place avec Eurofima ou des contreparties bancaires. Ce contrat d'échange comporte une partie « prêt » correspondant à des dépôts réalisés chez l'investisseur ou un de ses partenaires. Ces dépôts permettent de financer les loyers sur le contrat de location ou sous-location d'une part, le rachat du matériel par SNCF Mobilités d'autre part (cf. note 9.3).

Le matériel neuf entre, dans un premier temps, à l'actif de l'Entreprise (le matériel d'occasion étant déjà inscrit au bilan) puis est cédé au bailleur lors de la mise en place du montage. Ce matériel est ensuite repris en location avec une option d'achat. L'option d'achat à régler à l'échéance est comptabilisée en charges à payer sur la durée de vie de l'opération. La structuration des opérations permet de porter aux bornes de l'Entreprise un actif reflétant à tout instant la valeur des immobilisations comme si elles n'avaient ni été cédées, ni sorties du bilan. L'amortissement à chaque période reflète l'usure normale du matériel toujours à disposition et est matérialisé par la constatation de « Dotations aux provisions d'exploitation » (cf. note 16).

Dans le cadre du lease Néozélandais, l'option d'achat prépayée est constatée en « Autres immobilisations financières ».

Le lease Suédois a pour particularité de mettre sous contrat des en-cours de matériel roulant, qui sont mis en service après la conclusion du contrat de lease.

Les actifs financiers servant à couvrir les engagements sur les loyers et l'option d'achat sont contractuellement des jambes receveuses sur des swaps de devise ou des dépôts. Ils sont enregistrés en compte de tiers « Dérivés actifs » ou de « Créances immobilisées ».

Les plus-values réalisées lors des concessions de matériels sont comptabilisées en « Comptes de régularisation – passif ». Ce produit est constaté en résultat financier tout au long du contrat et fait l'objet d'une dotation aux provisions financières dont l'objectif est de neutraliser la moins-value de l'option d'achat lors de l'exercice.

Lorsque l'option d'achat est levée, le matériel roulant est réintégré à sa « valeur d'origine » puis immédiatement déprécié de manière à refléter sa valeur en date d'exercice. La moins-value constatée lors de l'exercice est compensée par la reprise de la provision financière.

Au 31 décembre 2017, onze contrats restent actifs.

### 7.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les instruments utilisés par l'Entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan (cf. note 29).

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par l'Entreprise sont affectés a priori à des emprunts ou à des créances, lors de leur lancement ou à des sous-jacents existants.

#### 7.11.1 Gestion du risque de change

Pour couvrir les encaissements et décaissements de devises liés au service de la dette et à l'activité commerciale, l'Entreprise est amenée à intervenir sur le marché des changes. Les instruments utilisés sont les contrats à terme, les contrats d'échange (swaps) et les options de change.



Les moins-values latentes sur les ventes d'option de change en cours sont provisionnées au compte de résultat. Les primes encaissées ou décaissées au titre de ces options sont enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance.

### 7.11.2 Gestion du risque de taux

#### 7.11.2.1 Contrats et options sur contrats d'échange de taux

L'Entreprise utilise les contrats d'échange de taux et les options sur contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Toutes les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont systématiquement enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance. En outre, lorsqu'une vente d'option est exercée, la valeur nette perdante du contrat d'échange de taux mis en place dans le cadre de la stratégie de couverture, est enregistrée au compte de résultat l'année de son engagement. Elle est ensuite étalée au compte de résultat en compensation du contrat d'échange contractuel.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'Entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

Lorsqu'une stratégie de couverture ne répond pas aux critères de couverture fixés par l'Entreprise, les plus ou moins-values latentes sont enregistrées au bilan. Les pertes latentes font l'objet d'une provision pour risque de taux au compte de résultat.

#### 7.11.2.2 Contrats à terme de taux

L'Entreprise peut être amenée à intervenir sur les marchés à terme de taux d'intérêts, notamment dans le cadre de la préparation d'une émission d'emprunt ou pour gérer le risque de taux sur ces actifs et passifs à taux variables. Ces opérations peuvent prendre la forme d'instruments financiers sur les marchés organisés ou de gré à gré.

Les charges et produits résultant des contrats à terme ferme d'instruments financiers sont étalés sur la durée des emprunts couverts.

### 7.11.3 Instruments financiers sur matières premières

Afin d'optimiser le coût moyen des approvisionnements en carburant, l'Entreprise utilise des instruments financiers dérivés de couverture liés aux produits pétroliers. Ces opérations prennent principalement la forme de swaps (contrats d'échange) ou d'achats d'options (caps ou tunnels à prime nulle).

Les primes décaissées au titre des options sont enregistrées au bilan et amorties linéairement en résultat sur la durée de vie des opérations couvertes.

## 7.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

### 7.12.1 Activités de transports (Voyageurs, Fret)

Le chiffre d'affaires est inscrit au compte de résultat sur la base de la réalisation effective et complète du transport des voyageurs et des marchandises.

Le chiffre d'affaires, comptabilisé dans les systèmes lors de l'émission du titre de transport voyageurs, est régularisé en fin de période, pour tenir compte des titres de transport émis mais non utilisés, qui sont alors enregistrés dans les « Produits constatés d'avance ».

### 7.12.2 Contributions de l'État et des Autorités Organisatrices

Ces contributions sont composées de compensations tarifaires au titre des tarifs sociaux mis en place par l'État et de contributions rémunérant des offres globales de service dans un cadre contractuel ou des prestations spécifiques.

## 7.13 DISTINCTION ENTRE RÉSULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'Entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'Entreprise.

## 7.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne :

- L'impôt exigible sur les sociétés ;
- Les Crédits d'Impôts Apprentissages, Recherche et Famille ;
- La Réduction d'impôts Mécénat ;
- Le Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE), instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012 et assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Pour l'exercice 2017, le taux du crédit d'impôt est fixé à 7%. Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance sur l'État correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. À l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'Entreprise.

Le CICE, affecté par l'Entreprise au financement des dépenses liées au fonds de roulement, a été analysé comme un produit d'impôt. En conséquence, le CICE est présenté sur la ligne « impôt sur les résultats ».

- La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) prévue à l'article 235 ter ZF du CGI. Elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité, avant imputation des déficits reportables et majorée des dotations aux amortissements de l'exercice hors amortissements dérogatoires. La loi de finances rectificative du 31 décembre 2017 porte le montant de la TREF à 226 M€ pour l'exercice 2017 ;

- Une contribution exceptionnelle de 15% pour les entreprises réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 1 M€ et une contribution additionnelle de 15% pour celles réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 3 M€, soit, dans ce dernier cas,

une contribution supplémentaire globale de 30%. Ces contributions, instituées par l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 2017-1640 du 1<sup>er</sup> décembre 2017 de finances rectificative pour 2017, font suite à l'invalidation avec effet immédiat, le 6 octobre 2017 par le Conseil Constitutionnel de la contribution de 3% sur les versements de dividendes. Elles sont dues au titre de l'exercice 2017 et sont assises sur l'impôt sur les sociétés brut avant imputation des crédits et réductions d'impôt. Aucun crédit ou réduction d'impôt ne peut être imputé sur ces contributions. Elles ne sont pas déductibles du résultat fiscal.

À fin décembre 2017, une charge complémentaire de 6,3 M€ a été enregistrée à ce titre.

Par ailleurs, une réclamation a été déposée par l'EPIC SNCF Mobilités afin d'obtenir le remboursement de la contribution versée au titre des dividendes 2013 et 2014. À ce titre un produit à recevoir de 9,96 M€ est comptabilisé sur la ligne « impôts sur les résultats » du compte de résultat (cf. note 28).

## 8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En millions d'euros	31/12/2016	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Transferts / reclassements <sup>1</sup>	31/12/2017
Immobilisations incorporelles	608	0	-42	88	655
Immobilisations incorporelles en cours	90	117	-1	-77	129
<b>Immobilisations incorporelles brutes</b>	<b>698</b>	<b>117</b>	<b>-43</b>	<b>11</b>	<b>784</b>
Terrains	843	0	-11	4	836
Aménagements des terrains	884	0	-5	35	914
Constructions et agencements	7 473	0	-81	414	7 806
Installations techniques, Matériel et Outillage	2 040	0	-76	142	2 106
Autres immobilisations corporelles	574	0	-43	52	583
Matériel ferroviaire	30 447	48	-463	2 220	32 253
Immobilisations en cours (installations fixes et matériel roulant ferroviaire)	2 799	2 471	-13	-2 888	2 368
<b>Immobilisations corporelles brutes</b>	<b>45 061</b>	<b>2 519</b>	<b>-692</b>	<b>-22</b>	<b>46 866</b>
<b>Immobilisations corporelles et incorporelles brutes</b>	<b>45 759</b>	<b>2 636</b>	<b>-735</b>	<b>-11</b>	<b>47 650</b>
<b>Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles</b>	<b>-420</b>	<b>-86</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>-462</b>
<b>Total des amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles<sup>2</sup></b>	<b>-420</b>	<b>-86</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>-462</b>
Amortissements des aménagements des terrains	-291	-46	4	1	-332
Amortissements des constructions et agencements	-4 090	-271	69	0	-4 292
Amortissements des installations techniques, Matériel et Outillage	-1 052	-144	75	0	-1 122
Amortissements des autres immobilisations corporelles	-341	-44	39	0	-346
Dépréciation des immobilisations fixes	-473	-4	52	0	-425
Amortissements du matériel ferroviaire	-16 079	-1 422	453	0	-17 047
Dépréciation du matériel ferroviaire	-4 115	-38	383	0	-3 770
<b>Amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles<sup>2</sup></b>	<b>-26 441</b>	<b>-1 969</b>	<b>1 076</b>	<b>0</b>	<b>-27 334</b>
<b>Amortissements immobilisations corporelles et incorporelles</b>	<b>-26 861</b>	<b>-2 055</b>	<b>1 121</b>	<b>0</b>	<b>-27 796</b>
<b>Total des immobilisations corporelles &amp; incorporelles nettes</b>	<b>18 898</b>	<b>581</b>	<b>386</b>	<b>-11</b>	<b>19 854</b>

1- La colonne « transferts / reclassements » correspond principalement aux reclassements effectués sur l'exercice des mises en service d'immobilisations en cours pour 2 966 M€ (dont 910 M€ de mises en service d'automoteurs électriques, 727 M€ de mises en service de TGV et 448 M€ d'autorails thermiques).  
2- Les amortissements comprennent les dotations d'exploitation et exceptionnelles.

### 8.1 ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les investissements de l'exercice 2017 (2 636 M€) sont principalement constitués par :

Des immobilisations incorporelles en cours pour 117 M€.

Des augmentations d'immobilisations corporelles pour 2 519 M€ dont :

— acquisition de matériel ferroviaire pour 1 334 M€, notamment Régio2N et Régio2N pour Activité TER, rames Franciliens pour Transilien, Régio2N pour Intercités et 3UFC pour Voyages SNCF ;

— contrats Eurofima et contrats de location financement arrivés à échéance, conduisant à la réintégration en immobilisations du matériel ferroviaire pour 48 M€ ;

— acquisitions, aménagements et agencements divers pour un montant total de 52 M€.

La production immobilisée, incluse dans les investissements, s'élève à 1 085 M€ (1 050 M€ en 2016) dont :

— 745 M€ (713 M€ en 2016) pour les installations fixes ;  
— 340 M€ (337 M€ en 2016) pour le matériel ferroviaire.

Les diminutions des immobilisations (-735 M€) correspondent à :

Des sorties d'immobilisations suite à des cessions, des mise au rebut et radiations techniques dont -463 M€ de matériel roulant et -229 M€ d'installations fixes.

## 8.2 PERTES DE VALEUR

Les tests de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT (Unité Génératrice de Trésorerie) correspondant au plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

Les actifs testés comprennent les actifs à durée de vie finie dès lors que l'UGT présente des indices de perte ou de reprise de valeur.

Conformément aux dispositions réglementaires, l'Entreprise apprécie à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice, qu'un actif peut avoir subi une perte de valeur ou avoir connu une reprise de valeur.

### 8.2.1 Eléments de contexte

Conformément à la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014, un contrat cadre stratégique a été conclu entre SNCF et l'État, ainsi que des contrats opérationnels (dits « contrats de performance ») entre SNCF Réseau et l'État d'une part, et l'EPIC SNCF Mobilités et l'État d'autre part.

Le contrat de performance de l'EPIC SNCF Mobilités a été approuvé dans ses différentes composantes, notamment financières, par son Conseil d'Administration le 16 décembre 2016. Il a été signé le 20 avril 2017, de même que le contrat cadre.

La trajectoire financière incluse dans ce contrat de performance reprend celle du plan stratégique 2017-2026 établi dans ce contexte au cours du second semestre 2016. Sous-tendant la mise en œuvre des tests de valeur sur certains actifs, elle s'inscrit pour les différentes activités de l'EPIC SNCF Mobilités dans le contexte :

- d'un environnement économique difficile ;
- d'une concurrence intermodale en pleine évolution et en accentuation ;
- des pressions tarifaires qui en découlent ;
- de l'environnement international (attentats survenus en 2015, 2016 et 2017) ;
- de projets de développement et d'investissement susceptibles d'affecter la rentabilité ;
- des réflexions en cours sur l'évolution du modèle tarifaire de Gares & Connexions.

Par ailleurs, la fin d'année 2017 a été marquée par la tenue des Assises de la mobilité initiées par le gouvernement, visant à préciser les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité, pour aboutir à la Loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au parlement début 2018. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), présidé par Monsieur Duron et mis en œuvre dans le cadre de ces Assises pour proposer une stratégie d'investissements dans les infrastructures de transport pour les deux décennies à venir, a remis son rapport au Gouvernement le 1<sup>er</sup> février 2018. Enfin comme annoncé lors de ces Assises, le Gouvernement a confié à Monsieur Spinetta une mission de concertation sur le modèle du

transport ferroviaire intégrant la définition d'une stratégie de desserte à horizon 2030, la remise à plat du modèle économique et financier du système ferroviaire, la préparation de l'ouverture à la concurrence. La remise de ce rapport devrait intervenir courant février 2018.

En conséquence, la direction de l'EPIC SNCF Mobilités a intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de valeur reprises dans le plan stratégique précité, dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

### 8.2.2 Actifs TGV France et Europe

Au 31 décembre 2016, les retards de chiffres d'affaires et d'excédent brut d'exploitation ont été confirmés et ont donné lieu à une modification de la trajectoire financière long terme, approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 (rebasage de certaines hypothèses).

Dans ce contexte, un test de perte de valeur a été mené. La valeur recouvrable calculée sur la base des hypothèses ci-dessous justifiait la valeur des actifs de l'UGT. Aucune dépréciation ou reprise n'a été comptabilisée à la clôture de l'exercice 2016.

Le chiffre d'affaires et l'excédent brut d'exploitation de l'UGT TGV France et Europe sont, en 2017, significativement au-dessus du budget. Par ailleurs, la Direction a poursuivi au cours de l'exercice une réflexion stratégique sur le modèle économique de TGV, intégrant notamment la construction d'une offre à forte valeur avec Inoui, une montée en puissance de Ouigo et une refonte des modes de production. Cette refonte du modèle de la Grande Vitesse est reflétée dans un nouveau plan stratégique qui a été approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 23 février 2018.

Dans ce contexte d'indices de variation de valeur, la Direction a mis en œuvre un nouveau test afin d'estimer la valeur d'utilité des actifs de l'UGT TGV France et Europe au 31 décembre 2017. Le résultat de ce test conforte la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV et ne conduit ni à reprendre ni à augmenter les dépréciations d'actifs constatées antérieurement.

La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2017	2016
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	2 102 M€	2 011 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,7% - 7,6%	6,9% - 7,8%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur un nombre important d'hypothèses clés telles que :

- Une croissance des produits du trafic hors lignes nouvelles modérée sur les 5 prochaines années compte tenu d'hypothèses

macro-économiques correspondant à celles de l'État, de la montée en puissance de la concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et de l'accentuation d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer en contrepartie une forte croissance des trafics.

— La trajectoire de péages.

— Le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance industriels et transverses.

— Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, et intégrant des caractéristiques techniques permettant de réduire le coût d'acquisition du « TGV 2020 ».

— Les taux d'actualisation, bien que moins sensibles, constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT.

— La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible d'excédent brut d'exploitation sur le chiffre d'affaires de 2027 majoré du taux de croissance annuel.

Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs sont effectuées dans un contexte mouvant de montée en puissance de la concurrence (multimodale et ferroviaire à venir) et d'incertitudes concernant certaines charges externes (tarification de l'infrastructure, CST, TREF), qui rendent difficile l'appréhension des perspectives économiques (effets volume et prix sur le chiffre d'affaires et les charges). Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— les produits du trafic, montrent qu'une variation de la croissance de ces produits hors lignes nouvelles de 20 bp aurait un effet de  $\pm 960$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 850$  M€ en 2016) ;

— le montant des péages, montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2019 sur les péages de Voyages EPIC hors LISEA aurait un effet d'environ +2 400 M€ sur la valeur recouvrable (+1 750 M€ en 2016 pour une indexation à partir de 2020) ;

— une baisse en valeur des péages de Voyages EPIC hors LISEA d'environ -4% à partir de 2019, auraient un effet d'environ +1 100 M€ sur la valeur recouvrable (+1 020 M€ en 2016 pour une baisse à partir de 2018) ;

— le taux d'excédent brut d'exploitation de l'activité, montrent qu'une variation de  $\pm 50$  bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet d'environ  $\pm 260$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 315$  M€ en 2016) ;

— les investissements, montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet d'environ  $\pm 70$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 90$  M€ en 2016) ;

— le taux d'actualisation, montrent qu'une variation de ce taux de  $\pm 50$  bp entraîne une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 170$  M€ ( $\pm 130$  M€ en 2016) ;

— le taux de croissance à l'infini sur l'année normative, montrent qu'une variation de  $\pm 20$  bp de ce taux sur toute la période aurait un effet d'environ  $\pm 43$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 50$  M€ en 2016).

## 8.2.3 Actifs SNCF Gares et Connexions

### — Rappel au titre des exercices antérieurs

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ARAFER ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par Gares & Connexions dans la détermination des redevances de prestation régulée, venant ainsi affecter l'Excédent Brut d'Exploitation de l'UGT. Dans ce contexte, SNCF Gares & Connexions a entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,...), et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, a par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT SNCF Gares & Connexions a été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 523 M€ au 31 décembre 2015. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur, aucun test n'a été mis en œuvre. Le nouveau modèle économique et tarifaire et ses évolutions possibles étaient par ailleurs toujours en cours de discussion entre les différentes parties prenantes.

Courant 2016, la direction de SNCF Gares & Connexions a lancé une consultation publique sur son nouveau modèle tarifaire. Elle y a proposé de nouvelles évolutions de ce dernier. Compte tenu des réactions des différentes parties prenantes synthétisées en octobre 2016 à l'issue de cette consultation, ce modèle tarifaire est toujours en cours de discussions et d'adaptations. Les décisions de l'ARAFER remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis ont par ailleurs été confirmées par le Conseil d'État en octobre 2016.

Dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et l'EPIC SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, le plan stratégique 2016-2025 de SNCF Gares & Connexions a été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017 - 2026 en résultant continue toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et n'intègre pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

Ce nouveau plan stratégique, fondant la trajectoire financière du contrat opérationnel, a conduit la direction à mettre en œuvre un test de valeur sur les actifs de l'UGT SNCF Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 233 M€. La reprise de perte de valeur porte principalement sur les immobilisations corporelles.

Par ailleurs, le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 dans un délai de deux ans suivant sa publication, est toujours attendu. L'ARAFER a d'ores et déjà publié en juillet 2016 une étude sur ce sujet qui intègre plusieurs scénarii de transfert des gares et de leur gestion, parmi lesquelles est envisagée une sortie de SNCF Gares & Connexions du périmètre de l'EPIC SNCF Mobilités.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

<b>2016</b>	
Activité	SNCF Gares & Connexions
UGT	SNCF Gares & Connexions
Actif testés	1 235 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	4,8% - 5,2%
Taux de croissance long terme	1,80%

Les hypothèses clés qui interviennent dans la réalisation des tests concernent notamment :

- Le taux d'excédent brut d'exploitation reflétant, entre autres, la rémunération des capitaux investis.
- Le niveau d'investissements à réaliser.

Il en découle un poids prépondérant de la valeur terminale, laquelle est calculée en extrapolant le taux d'excédent brut d'exploitation de 2021 et le montant d'investissements moyen de 2022-2024. Le montant de l'amortissement retenu pour l'année normative traduit l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test.

Les tests de sensibilité réalisés en 2016 sur :

- Les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de  $\pm 340$  M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux d'excédent brut d'exploitation de l'activité montrent qu'une variation de  $\pm 50$  bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de  $\pm 110$  M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux d'actualisation ( $\pm 20$  bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 100$  M€.
- Le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de  $\pm 20$  bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de  $\pm 100$  M€ sur la valeur recouvrable.

#### — Suivi sur l'exercice 2017

En mars 2017, le Gouvernement a produit son rapport au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs. Ce rapport présente notamment plusieurs scénarii d'évolution de la gouvernance de SNCF Gares & Connexions et semble confirmer le principe de la sortie à terme de cette activité du périmètre de l'EPIC SNCF Mobilités, sans en donner les détails.

Par ailleurs, l'ARAFER a notifié début juillet 2017, un avis globalement favorable sur le DRG 2017.

Enfin, Gares & Connexions a poursuivi ses réflexions et discussions sur son nouveau modèle économique et tarifaire, et a lancé dans ce cadre une consultation publique en mai 2017. Les résultats de cette consultation publique ont été analysés durant l'automne. À date, les discussions et négociations se poursuivent avec les services de l'ARAFER sur le futur modèle économique et tarifaire et le DRG 2018-2019 qui devrait être déposé pour saisine dans les prochains mois. L'ARAFER disposera d'un délai de 4 mois à partir de la saisine pour rendre son avis. En ce qui concerne le DRG 2020, la décision concernant le mode de transmission et de

publication n'est pas encore arrêtée.

L'Entreprise considère que les résultats 2017, le budget 2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2019 pour ce qui concerne l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettent pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 telle que reprise dans le test de valeur réalisé fin 2016, que ce soit en termes de chiffre d'affaires, d'investissements ou de rentabilité.

En l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'a été mis en œuvre à fin décembre 2017.

Dans ce contexte, les projections établies par SNCF Gares & Connexions dans le cadre du plan stratégique 2017-2026, et en conséquence la valorisation de l'UGT estimée à l'issue du test, demeurent entourées de plusieurs aléas et incertitudes liés en particulier à :

- un modèle économique et tarifaire et un projet de DRG 2018-2019, qui, comme évoqué ci-dessus, sont toujours en cours de discussions avec les services de l'ARAFER ;
- un projet de DRG 2020 dont les modalités de transmission et de publication ne sont pas encore arrêtées avec l'ARAFER ;
- une éventuelle sortie de SNCF Gares & Connexions de l'EPIC SNCF Mobilités, et d'autres évolutions possibles en lien avec la mission de concertation menée par le gouvernement en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire et par les Assises de la Mobilité devant aboutir à la préparation d'une loi d'orientation des mobilités courant 2018. Ces éléments pourraient avoir des conséquences sur le futur cadre opérationnel, économique et financier de l'activité, et donc sur ses perspectives.
- la sensibilité de la trajectoire financière de l'activité en raison des évolutions économiques, réglementaires et de régulation mentionnées ci-dessus.

Ces éléments sont susceptibles de se réaliser dans un avenir proche, entraînant des interactions entre eux ne pouvant être aujourd'hui précisément déterminées.

#### 8.2.4 Intercités

Après deux prolongations successives d'une année, à la demande de l'État, en 2014 puis 2015, la convention relative à l'exploitation des TET est échue depuis le 31 décembre 2015. Des discussions se sont ensuite déroulées afin d'adapter l'offre au vu de la dégradation de l'équilibre économique de l'exploitation des TET. Elles ont abouti à une convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, signée le 27 février 2017.

La nouvelle convention et sa trajectoire financière annexée, qui prévoient deux clauses de revoyure en mai 2017 et mai 2019 pour examiner l'évolution de l'équilibre financier, intègrent à la fois des évolutions de l'offre conformes aux annonces du secrétaire d'État et des hypothèses de reprise de lignes par les régions.

À l'inverse, elle n'intègre plus de clause de garantie de valeur des investissements en matériel roulant antérieurs à 2011 en cas d'arrêt de la convention. Pour les investissements sur le matériel roulant réalisés à compter de 2011, le principe de garantie et d'indemnisation par l'État, en cas d'arrêt de la convention, n'est pas, lui, remis en cause. Par ailleurs, le sort des autres actifs n'est pas précisé. Ce nouvel élément constitue un indice de perte de valeur pour les actifs relatifs au matériel roulant antérieurs à 2011.

Dans ce contexte, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2016, aboutissant à la comptabilisation d'une dépréciation des actifs de l'UGT Intercités de -61 M€.

Compte tenu des discussions en cours dans le cadre de la clause de revoyure et des résultats réalisés sur l'exercice 2017, un nouveau test a été réalisé à la clôture. Aucune reprise ni dépréciation complémentaire n'a été constatée à l'issue de ce test.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

<b>2017</b>	
Activité	SNCF Intercités
UGT	Intercités
Actif testés	125 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,9% - 5,3%
Taux de croissance long terme	Non applicable

Les tests de sensibilité réalisés sur les différentes hypothèses (investissements, taux d'excédent brut d'exploitation, taux d'actualisation et taux de croissance) ne remettent pas en cause les résultats du test, principalement en raison de l'absence de valeur terminale.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la perte porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

### 8.2.5 Actifs trains spéciaux, auto trains

L'UGT trains spéciaux et auto trains ne présente aucun indice de reprise de perte de valeur au 31 décembre 2017. Ainsi,

aucun test de perte de valeur n'a été effectué et les actifs de cette UGT sont dépréciés à 100%. La valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation s'élève à 20 M€.

### 8.2.6 Actifs Fret Ferroviaire

Suite à une évolution du modèle économique de l'activité de Fret Ferroviaire, les moyens de production de Fret SNCF sont depuis le 31 décembre 2014, suivis globalement dans une unique UGT.

En 2014, un test de perte de valeur a été réalisé sur le matériel roulant ferroviaire suivant les dispositions du Plan Comptable Général (art. 322-1) :

— Une étude a été réalisée par un expert indépendant spécialisé dans la valorisation du matériel ferroviaire. Les valeurs de marché déterminées selon la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie sur le parc d'actifs, documentées par cette étude, supérieures aux valeurs nettes comptables, n'ont pas pu être retenues en l'absence de marché actif. Elles restent, néanmoins un indicateur d'une valeur de marché non nulle de ce parc.

— Dans ce contexte, le test a consisté à déterminer la valeur recouvrable en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes à l'EPIC SNCF Mobilités sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses retenues figurent le taux d'actualisation qui se situe dans une fourchette de 6,0% à 6,6% et un taux de croissance nul. Les données collectées permettent de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire en 2014 et n'ont donc aucune reprise ni perte de valeur sur cette période.

Aucun nouvel indice de reprise ou de perte n'a été constaté au 31 décembre 2017.

À fin décembre 2017, la valeur nette comptable des moyens de production de l'UGT Fret Ferroviaire s'élève à 693 M€. L'Entreprise considère que le niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation.

## 9. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2016	Augmentation de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements <sup>d</sup>	31/12/2017
<b>Créance vis à vis de SNCF Réseau</b>	<b>697</b>	-	-6	0	<b>691</b>
<b>Créance vis-à-vis de la Caisse de la Dette Publique (CDP)</b>	1 449	-	0	0	<b>1 449</b>
Titres de participations	3 830	0	0	0	3 830
<i>Dont titres libérés</i>	3 549	0	0	0	3 549
<i>Dont titres non libérés<sup>a</sup></i>	281	-	-	-	281
Créances rattachées à des participations <sup>b</sup>	3 264	392	-551	-34	3 071
<i>Dont créances liées à la location financement</i>	286	-	0	-3	283
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	2 978	392	-551	-31	2 788
Prêts et créances <sup>c</sup>	572	0	-128	0	444
Créances et dépôts liés à la location financement	1 174	0	0	-297	876
Dépôts versés	973	460	-681	-20	732
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	10	-	-	-1	9
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	134	-	-	3	137
<b>Autres immobilisations financières</b>	<b>9 955</b>	<b>852</b>	<b>-1 360</b>	<b>-348</b>	<b>9 099</b>
<b>Total</b>	<b>12 100</b>	<b>852</b>	<b>-1 366</b>	<b>-348</b>	<b>11 239</b>

## 9.1 CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU (EX RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE – RFF)

La Loi du 13 février 1997, portant création de SNCF Réseau, précise dans son article 7 que, en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1<sup>er</sup> janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros est transférée à SNCF Réseau.

Ce transfert a consisté en la constatation, à l'actif du bilan de l'Entreprise, d'une créance sur SNCF Réseau, le passif de l'Entreprise restant identique.

La créance sur SNCF Réseau a été constituée en ligne à ligne de manière à ce qu'elle présente une structure, en termes d'échéances, de devises et de nature de taux en tous points identiques à celles de la dette de l'Entreprise après contrats d'échange, arrêtée au 31 décembre 1996 à 30,3 milliards d'Euros.

Le cours d'origine retenu pour les devises incluses dans la créance a été celui du 31 décembre 1996.

Par ailleurs, les postes comptables de produits ou charges restant à étaler représentatifs des primes et frais d'émission ou de produits ou charges sur contrats d'échange ont fait l'objet d'un transfert, matérialisé par un flux de trésorerie. Ce flux est constaté dans les comptes de l'Entreprise sous la forme d'un produit constaté d'avance, qui est enregistré en résultat en fonction des échéances des transactions correspondantes.

Une convention, signée entre les deux établissements, supporte la créance sur SNCF Réseau. Au 31 Décembre 2017, la créance sur SNCF Réseau se décompose comme suit :

### 9.1.1 Structure par échéances

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Moins d'un an	5	6
Plus d'un an et moins de 5 ans	50	55
Plus de 5 ans	615	615
<b>Sous-Total</b>	<b>670</b>	<b>676</b>
Intérêts courus non échus	21	21
<b>Total</b>	<b>691</b>	<b>697</b>

### 9.1.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Euro	670	676
<b>Total</b>	<b>670</b>	<b>676</b>

### 9.1.3 Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Taux fixe	613	613
Taux variable	57	62
<b>Total</b>	<b>670</b>	<b>676</b>

## 9.2 CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)

La Loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 par son article 82 a mis fin au Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) créé le 1<sup>er</sup> janvier 1991, conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État Français et SNCF Mobilités et dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

À cet effet, les opérations suivantes ont été réalisées en décembre 2007 :

— Conclusion de contrats croisés dits « miroirs » entre SNCF Mobilités et la Caisse de la Dette Publique (CDP) le 31 décembre 2007 :

- Conclusion d'un contrat d'emprunt SNCF Mobilités vis-à-vis de la CDP, ce contrat reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette inscrite dans le SAAD et portant aussi sur les dérivés associés,
- Simultanément, conclusion d'un contrat inverse, la CDP empruntant à SNCF Mobilités.

À l'issue de cette étape, SNCF Mobilités est donc à la fois débitrice et créancière de la CDP d'un même montant, lequel est égal à son engagement vis-à-vis du SAAD, soit 8 060 M€ au 31/12/2007.

— Reprise par l'État des engagements de SNCF Mobilités vis-à-vis de la CDP :

Une fois ces contrats miroirs mis en place, l'État s'est substitué à SNCF Mobilités pour le remboursement de la dette CDP, par arrêté publié le 28 décembre 2007, comme l'y autorisaient les dispositions de la loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 au JO.

Conséquence de la reprise de dette – Fin du SAAD :

— Du fait de la reprise de ses engagements par l'État et du changement de débiteur corrélatif, SNCF Mobilités se trouve libérée de toute obligation au titre du contrat précité vis-à-vis de la CDP. En contrepartie, les engagements financiers de l'État au titre du SAAD sont soldés.

À l'issue de ces opérations, il est mis fin au SAAD.

Il en résulte que **SNCF Mobilités** :

— **reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres** et des contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a contractés ;

— **détient une créance sur la CDP** reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Au 31 décembre 2017 et conformément aux dispositions décrites ci-dessus, la créance sur CDP se décompose comme suit :

### 9.2.1 Structure par échéances

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Moins d'un an	-	-
Plus d'un an et moins de 5 ans	500	500
Plus de 5 ans	907	907
<b>Sous-Total</b>	<b>1 407</b>	<b>1 407</b>
Intérêts courus non échus	42	42
<b>Total</b>	<b>1 449</b>	<b>1 449</b>

## 9.2.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Euro	1 407	1 407
<b>Total</b>	<b>1 407</b>	<b>1 407</b>

## 9.2.3 Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Taux fixe	907	907
Taux variable	500	500
<b>Total</b>	<b>1 407</b>	<b>1 407</b>

## 9.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2016	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements <sup>d</sup>	31/12/2017
Titres de participations	3 830	0	0	0	3 830
Dont titres libérés	3 549	0	0	0	3 549
Dont titres non libérés (a)	281	-	-	-	281
Créances rattachées à des participations (b)	3 264	392	-551	-34	3 071
Dont créances liées à la location financement	286	-	0	-3	283
Dont créances non liées à la location financement	2 978	392	-551	-31	2 788
Prêts et créances (c)	572	0	-128	0	444
Créances et dépôts liés à la location financement	1 174	0	0	-297	876
Dépôts versés	973	460	-681	-20	732
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	10	-	-	-1	9
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	134	-	-	3	137
<b>Autres immobilisations financières</b>	<b>9 955</b>	<b>852</b>	<b>-1 360</b>	<b>-348</b>	<b>9 099</b>

a- Il s'agit uniquement de titres Eurofima.

b- Le solde est constitué de prêts attribués à des filiales (2 775 M€), d'un dépôt fait dans le cadre d'un contrat de lease suédois (283 M€) et d'intérêts courus sur prêts aux filiales (13 M€).

c- Le solde concerne essentiellement un prêt consenti à SNCF (401 M€).

d- Dont -279 M€ liés aux opérations de débouclage partiel du lease hold « LH4 » (cf. note 7.10.2.1).

## 10. STOCKS ET ENCOURS

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Montants bruts	Dépréciation	Montants nets	Montants nets
Matières et fournitures premières	360	-47	312	317
Produits finis	221	0	221	188
En cours de production	0	0	0	7
<b>Total</b>	<b>580</b>	<b>-47</b>	<b>533</b>	<b>512</b>



## 11. CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Clients et comptes rattachés <sup>a</sup>	1 592	2 092
Créances sur État et Collectivités publiques <sup>b</sup>	1 188	914
Eurofima & assimilés	168	206
Dérivés actifs <sup>c</sup>	675	874
Autres créances d'exploitation	747	592
Avances et acomptes versés	300	264
Créances / cessions d'immobilisations	103	105
Opérations pour ordre et compte de RFF	0	0
Comptes courants d'exploitation actif	206	50
Autres <sup>d</sup>	138	173
<b>Créances d'exploitation brutes</b>	<b>4 370</b>	<b>4 678</b>
<b>Dépréciation</b>	<b>-70</b>	<b>-84</b>
<b>Créances d'exploitation nettes</b>	<b>4 300</b>	<b>4 593</b>

a- Ce poste comprend principalement les créances de SNCF Transilien, Activité TER et Intercités, au titre des conventions d'exploitation signées avec les Autorités Organisatrices.

b- Ce poste comprend notamment les créances sur l'État au titre essentiellement de la TVA, et sur Île-de-France Mobilités (ex Syndicat des Transports d'Île-de-France) et les Conseils Régionaux au titre des subventions.

c- Ce poste intègre des positions financières en devises liées aux opérations de leases financiers (423 M€) et des écarts de conversion sur instruments dérivés de change (255 M€).

d- Ce poste comprend notamment les créances voyageurs pour 96 M€(agences de voyage, RATP).

Les créances clients se détaillent de la façon suivante (en valeur brute):

En millions d'euros	Valeur brute	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés	
				à moins d'un an	à plus d'un an
Créances clients et comptes rattachés	1 592	1 083	25	353	131

## 12. VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux</b>	<b>4 783</b>	<b>2 654</b>
Obligations	-	-
Titres de créances négociables	756	429
OPCVM	4 014	2 221
Placements en devises	13	4
<b>Intérêts courus non échus</b>	<b>-1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>4 782</b>	<b>2 655</b>

## 13. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Charges constatées d'avance</b>	<b>571</b>	591
<b>Charges à répartir sur plusieurs exercices dont:</b>	<b>22</b>	<b>14</b>
Frais d'émission des emprunts	13	12
Pertes sur contrats d'échange	10	2
<b>Total</b>	<b>594</b>	<b>605</b>

## 14. ÉCARTS DE CONVERSION

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Écarts de conversion actif</b>	<b>884</b>	944
Écarts de conversion passif	-620	-741
<b>Net actif / (passif)</b>	<b>264</b>	<b>204</b>

Les écarts de conversion portent sur les opérations financières (swaps en devises et emprunts en devises), sur les titres non libérés EUROFIMA et des dépôts en devises conclus dans le cadre des contrats de location financement (à noter: ces dépôts venant en couverture des flux futurs de paiement des loyers et des options d'achat, les écarts de conversion actif ne font pas l'objet d'une provision).

## 15. CAPITAUX PROPRES

En millions d'euros	Inscription des subventions au compte de résultat							
	31/12/2016	Affectation du résultat 2016	Résultat 2017	Variation des subventions	Changement méthode <sup>1</sup>	Dividendes versés <sup>2</sup>	31/12/2017	
Dotations en capital	1 204	-	-	-	-	-	1 204	
Dotations immobilière	2 767	-	-	-	-	-	2 767	
Écart de réévaluation	70	-	-	-	-	-	70	
Autres réserves	-	-	-	-	-	-	-	
Report à nouveau	252	402	-	-	-1	-110	543	
Résultat de l'exercice	402	-402	590	-	-	-	590	
<b>Situation nette</b>	<b>4 695</b>	<b>-</b>	<b>590</b>	<b>-</b>	<b>-1</b>	<b>-110</b>	<b>5 173</b>	
Subventions d'investissement	9 275	-	-	1 274	-633	-	9 916	
Provisions réglementées	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Capitaux propres</b>	<b>13 970</b>	<b>-</b>	<b>590</b>	<b>1 274</b>	<b>-633</b>	<b>-110</b>	<b>15 089</b>	

1- À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, application du règlement 2015-05 (cf. note 6)

2- Le 26 juin 2017, le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités a pris acte de la décision du Conseil de surveillance de SNCF du 27 avril 2017, par laquelle ce dernier fixe le montant distribué en 2017 par l'EPIC SNCF Mobilités à l'EPIC SNCF à 110 millions d'euros.

Cette décision du Conseil de surveillance a été prise en application de l'article L. 2102-20 du Code des transports et de l'article 54 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF.

## 16. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

En millions d'euros	31/12/2016	Analyse de la reprise					31/12/2017
		Dotations aux provisions	Reprise provision devenue sans objet	Reprises de provision utilisée	Autres variations <sup>f</sup>	Changement de méthode <sup>g</sup>	
Engagements envers le personnel <sup>a</sup>	1 194	145	-	-99	-17	-	1 224
Risque environnement <sup>b</sup>	714	70	-34	-46	-7	-	697
Risques fiscaux et sociaux <sup>c</sup>	140	1	-0	-	-	-	141
Litiges contractuels <sup>d</sup>	160	14	-14	-27	-4	-	129
Risques de change et de taux	167	7	-	-47	-	-	128
Risques financiers	0	-0	-	-	-	1	1
Autres provisions pour R&C <sup>e</sup>	529	100	-4	-40	-	-	586
<b>Total</b>	<b>2 904</b>	<b>339</b>	<b>-52</b>	<b>-258</b>	<b>-28</b>	<b>1</b>	<b>2 906</b>

a- Cette rubrique comprend essentiellement les engagements envers le personnel au titre des rentes accidents du travail (588 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (247 M€), de l'Action Sociale (181 M€), de la médaille d'honneur du travail (43 M€), du Compte Epargne Temps (79 M€), du régime différentiel des CS (31 M€), de l'allocation chômage (30 M€) et de l'indemnité fin contrat de travail (16 M€).

b- Concerne principalement la provision désamiantage sur matériel roulant pour 535 M€, les risques humains liés à l'amiante (Faute Inexcusable de l'Employeur amiante) pour 106 M€.

c- Concerne principalement les litiges RH.

d- Cette rubrique comprend essentiellement les risques liés à des contentieux avec des tiers et à des dénouements de contrats.

e- Cette rubrique concerne principalement la provision pour perte de valeur de l'UGT TGV au titre du matériel ferroviaire en location financement pour 453 M€.

f- Les « autres variations » correspondent au reclassement de la provision « Risque anxiété amiante » pour 3 M€ du poste.

g- « Litiges contractuels » vers « Risque Environnement », à la mise à jour de la provision désamiantage du matériel roulant pour - 11 M€ en contrepartie du composant amiante et à une régularisation sur les avantages du personnel pour -17 M€.

g- À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, application du règlement 2015-05 (cf. note 6).

## 17. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Passifs financiers hors Eurofima et assimilés :</b>	<b>12 262</b>	<b>11 193</b>
Emprunts obligataires long terme	11 778	10 674
Emprunts auprès des établissements de crédit	484	519
<b>Dettes Eurofima et assimilés</b>	<b>574</b>	<b>566</b>
<b>Dettes financières Long Terme hors Intérêts courus non échus (ICNE) *</b>	<b>12 836</b>	<b>11 759</b>
<b>Intérêts courus non échus Long Terme : **</b>	<b>303</b>	<b>284</b>
ICNE sur emprunts (Hors Eurofima)	303	284
ICNE sur Eurofima et assimilés	-0	-0
<b>Dettes financières Long Terme</b>	<b>13 139</b>	<b>12 043</b>
<b>Autres emprunts (lease Hold et QTE) *</b>	<b>296</b>	<b>572</b>
<b>Frais d'émissions</b>	<b>-33</b>	<b>-33</b>
<b>ICNE sur dérivés Long Terme (Hors CDP)</b>	<b>-44</b>	<b>-47</b>
<b>Écart de change sur le SWAP</b>	<b>-45</b>	<b>-162</b>
<b>Passifs financiers Long Terme</b>	<b>13 313</b>	<b>12 373</b>
<b>Créance vis-à-vis de SNCF Réseau *</b>	<b>-670</b>	<b>-676</b>
<b>Intérêts courus non échus sur créance SNCF Réseau **</b>	<b>-21</b>	<b>-21</b>
<b>Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP) *</b>	<b>-1 407</b>	<b>-1 407</b>
<b>Intérêts courus sur créance non échus CDP **</b>	<b>-42</b>	<b>-42</b>
<b>Intérêts courus non échus sur dérivés part CDP</b>	<b>11</b>	<b>11</b>
<b>Crédit vendeur SNCF *</b>	<b>-401</b>	<b>-449</b>
<b>Intérêts courus sur crédit vendeur SNCF **</b>	<b>-6</b>	<b>-6</b>
<b>Autres immobilisations financières nettes :</b>	<b>-3 014</b>	<b>-3 480</b>
Créances groupe *	-2 522	-2 699
Intérêts courus sur créances groupe **	-13	-14
Autres prêts *	-179	-192
Intérêts courus sur autres prêts **	-4	-3
Dépôt Lease Hold et QTE *	-296	-572
<b>Autres immobilisations financières</b>	<b>-275</b>	<b>-288</b>
<b>Actifs financiers Long Terme</b>	<b>-5 825</b>	<b>-6 359</b>
<b>Endettement Financier Net Long Terme</b>	<b>7 488</b>	<b>6 013</b>
<b>Dettes de trésorerie</b>	<b>2 396</b>	<b>2 450</b>
<b>Dépôts opérations fi. (contrats de collatéralisation)</b>	<b>-573</b>	<b>-802</b>
<b>ICNE sur dérivés Court Terme</b>	<b>3</b>	<b>-</b>
<b>Comptes courants filiales</b>	<b>26</b>	<b>-77</b>
<b>VMP et disponibilités</b>	<b>-5 298</b>	<b>-3 464</b>
<b>Autres créances et dettes de trésorerie</b>	<b>-</b>	<b>-50</b>
<b>Endettement Financier Net Court Terme</b>	<b>-3 446</b>	<b>-1 943</b>
<b>Endettement Financier Net</b>	<b>4 042</b>	<b>4 070</b>

\* Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus 2017 : 7 656 M€

\*\* Intérêts Courus Non Echus sur dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés 2017 : 217 M€.

## 17.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS

— Structure par échéances des dettes financières à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Échéances à moins d'un an	1 426	644
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	1 720	2 627
Échéances à plus de 5 ans	9 736	8 328
Neutralisation effets contrats d'échange	-45	161
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus<sup>A</sup></b>	<b>12 837</b>	<b>11 760</b>
<b>Intérêts Courus Non Echus<sup>B*</sup></b>	<b>303</b>	<b>283</b>
<b>Dettes financières long terme<sup>A+B</sup></b>	<b>13 139</b>	<b>12 043</b>

\*À partir de 2016 les ICNE présentés sont avant prise en compte des instruments financiers dérivés

— Structure par devises et par taux des dettes financières brutes long terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés, hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Euros	12 707	11 404
Dollar Américain	175	195
Neutralisation effets contrats d'échange	-45	161
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>12 837</b>	<b>11 760</b>
dont par taux:		
Taux fixe	11 010	9 880
Taux variable	1 826	1 880
<b>Neutralisation effets contrats d'échange</b>	<b>-45</b>	<b>161</b>

## 17.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU (EX RÉSEAU FERRE DE FRANCE - RFF), DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES

La structure de la créance sur SNCF Réseau et sur CDP est décrite en note 9.1 et 9.2.

— Structure par échéances des dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés:

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Échéances à moins d'un an	1 073	353
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	-1 115	-402
Échéances à plus de 5 ans	7 745	6 224
Neutralisation effets contrats d'échange	-45	161
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus<sup>A</sup></b>	<b>7 658</b>	<b>6 336</b>
<b>Intérêts Courus Non Echus<sup>B*</sup></b>	<b>217</b>	<b>197</b>
<b>Dettes financières long terme<sup>A+B</sup></b>	<b>7 875</b>	<b>6 533</b>

\*À partir de 2016 les ICNE présentés sont avant prise en compte des instruments financiers dérivés

— Structure par devises et par taux des dettes financières nettes long terme, y compris Eurofima et assimilés avant prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Euros	7 883	6 429
Franc Suisse	0	0
Dollar Américain	-181	-254
Neutralisation effets contrats d'échange	-45	161
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>7 657</b>	<b>6 336</b>
<b>Après prise en compte des instruments financiers dérivés</b>		
Taux fixe	6 489	6 140
Taux variable	1 214	36
Neutralisation effets contrats d'échange	-45	161
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>7 656</b>	<b>6 336</b>

## 18. INSTRUMENTS DÉRIVÉS

### 18.1 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

#### 18.1.1 Swaps de devises

Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts et créances correspondants.

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2017 sont détaillés ci-dessous :

En millions d'euros	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Euro	60	61
Franc Suisse	1 275	854
Dollar américain	150	108
Dollar de Hong Kong	1 295	153
Livre Sterling	550	888
Yen	32 500	255
<b>Total</b>		<b>2 319</b>

#### 18.1.2 Achats et ventes à terme de devises

##### — Achats à terme:

En millions d'euros	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Couronne suédoise	770	79
Dollar américain	1 757	1 498
<b>Total</b>		<b>1 577</b>

##### — Ventes à terme:

En millions d'euros	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Couronne suédoise	770	79
<b>Total</b>		<b>79</b>

### 18.1.3 Options sur devises

Aucune option au 31 décembre 2017.

### 18.2 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque du taux d'intérêt de sa dette financière, l'Entreprise intervient sur le marché des swaps de taux et des swaptions.

Les encours de ces swaps et swaptions, représentés par leur encours notionnel, sont les suivants (les nominaux des swaps de taux sont présentés par nature de sous-jacents):

En millions d'euros	Dette nette Long Terme
Swaps receveurs de Taux Fixe	5 058
Swaps payeurs de Taux Fixe	5 586
Vente de swaptions	250

### 18.3 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES

Au 31 Décembre 2017, l'Entreprise est couverte par deux swaps pour un volume de 1 100 tonnes de gasoil. Ils arrivent à échéance le 01/01/2018.

### 18.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement:

#### 18.4.1 Les placements financiers

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement de titres de créances négociables (certificat de dépôt, billet de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de valeurs du Trésor et des souscriptions à des OPCVM monétaires.

Il existe une procédure d'agrément des contreparties ainsi que des limites en volume et durée de placement pour chacune d'elle.

#### 18.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux de change naissant de l'activité normale. Elles sont limitées aux marchés organisés et à des opérations de gré à gré avec des contreparties faisant l'objet d'un agrément et de la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

### 18.5 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 décembre 2017 diffèrent selon la nature des instruments concernés.

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31 décembre 2017 en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31 décembre 2017 auprès des établissements financiers contreparties de l'Entreprise.

La juste valeur des options de change de gré à gré est déterminée le cas échéant en utilisant le modèle de valorisation du progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Tous les paramètres de marché nécessaires à cette valorisation ont été obtenus auprès de contributeurs externes à l'Entreprise.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), hors courus, pour résilier ces engagements.

Les valeurs de marchés ainsi estimées au 31 décembre 2017 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous:

En millions d'euros	Valeur de marché estimée (hors intérêts courus)
<b>Gestion du risque de change</b>	
Swaps de devises	249
Options de devises	
Change terme	-28
<b>Gestion du risque de taux</b>	
Swaps de taux	-134
Options Taux	-2
<b>Gestion du risque matières premières</b>	
<b>Total</b>	<b>85</b>

## 19. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Dettes fiscales et sociales</b>	<b>1 724</b>	<b>1 849</b>
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	846	810
Taxe sur le chiffre d'affaires	220	204
État et collectivités publiques <sup>a</sup>	658	835
<b>Autres dettes d'exploitation</b>	<b>5 742</b>	<b>5 537</b>
<b>Avances et acomptes reçus</b>	<b>342</b>	<b>268</b>
<b>Dettes fournisseurs et comptes rattachés<sup>b</sup></b>	<b>3 451</b>	<b>3 281</b>
Dont fournisseurs d'immobilisations	406	413
<b>Autres dettes</b>	<b>1 950</b>	<b>1 988</b>
Titres de participation non libérés (dettes) <sup>c</sup>	402	438
Opérations de location financement	574	566
Comptes courants d'exploitation passif	29	29
Dérivés passifs <sup>d</sup>	332	252
Autres dettes d'exploitation <sup>e</sup>	613	704
<b>Total</b>	<b>7 466</b>	<b>7 386</b>

a- Dont 452 M€ de Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF 2016 et 2017), 130 M€ d'Imposition Forfaitaire des Entreprises de Réseau (IFER), 40 M€ de Contribution de Solidarité Territoriale (CST 2017) et 23 M€ de Cotisation Foncière des Entreprises (CFE).

En 2017 la TREF 2016 et la CST 2017 n'ont pas été payées, l'arrêté fixant les taux de ces taxes étant paru en 12/2017, elles seront réglées sur 01/2018 (règlement le mois suivant la parution de l'arrêté).

b- Dont 1 420 M€ de charges à payer d'exploitation hors opérations de location financement (1 252 M€ à fin 2016); 297 M€ de charges à payer d'investissements (contre 289 M€ fin 2016); 975 M€ de charges à payer liées aux opérations de location financement (contre 909 M€ à fin 2016).

Au 31 décembre 2017, les dettes fournisseurs, hors factures non parvenues, s'élèvent à 759 M€ dont 650 M€ vis-à-vis de fournisseurs d'exploitation et 109 M€ vis-à-vis de fournisseurs d'immobilisations.

c- Titres Eurofima restant à libérer (dont montant non libéré des titres 281 M€ et pertes de change 121 M€)

d- Écarts de conversion sur instruments dérivés de change.

e- Dont 331 M€ de subventions d'équipement (Cézembre) d'Île-de-France Mobilités (ex Syndicat des Transports d'Île-de-France) au titre de la convention de financement signée en 2015 et 41 M€ de dettes de SNCF Mobilités vis-à-vis de SNCF Réseau.

Les dettes fournisseurs se détaillent de façon suivante :

### Factures reçues non réglées au 31 décembre 2017, dont le terme est échu :

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues	Total dettes
<b>Dettes d'immobilisations et d'exploitation</b>								
Montant total des factures concernées <b>T.T.C</b>	1	47	4	-4	50	97	676	773
<b>Autres dettes d'exploitation</b>								
Montant total des factures concernées <b>T.T.C</b>		-5	6	0	12	13	169	182

Convention de signe (+) = crédit; (-) = débit

N.B: ces factures représentent 759 M€ en dettes fournisseurs et acomptes rattachés et 196 M€ en Autres dettes.

## 20. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Plus-values sur opérations de Service Contract,	101	125
Pickle Lease et Lease Néozélandais		
Plus-values sur opérations Eurofima	24	36
Plus-values sur opérations de cession MR	-0	-0
Autres <sup>a</sup>	1 241	1 427
<b>Total</b>	<b>1 365</b>	<b>1 588</b>

a- concerne notamment les titres de transport encaissés avant le 31 décembre 2017 et qui seront utilisés après cette date (395 M€), des produits constatés d'avance vis-à-vis des Autorités Organisatrices (302 M€), vis-à-vis d'Eurostar International Limited (EIL – relatifs à des loyers des rames 42 M€), vis-à-vis de THI Factory (relatifs à des loyers des rames 140 M€).

## 21. CHIFFRE D'AFFAIRES

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Produits du trafic	8 946	8 401
Prestations de service pour les AO	4 895	4 754
Produits annexes au trafic	573	589
Gestion du trafic et des circulations	4	4
Travaux, Entretien, Maintenance	441	436
Locations de matériel et engins	95	90
Produits du patrimoine	463	456
Autres produits	427	425
<b>Total</b>	<b>15 843</b>	<b>15 155</b>

La variation du chiffre d'affaires sur l'exercice de +688 M€ est principalement liée à l'augmentation des produits du trafic (+545 M€), dont 474 M€ sur la seule activité Voyages SNCF.

## 22. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Achats de matières et fournitures	-620	-623
Péages <sup>a</sup>	-3 845	-3 653
Utilisation moyens de transports et de traction	-800	-764
Travaux entretien et maintenance	-645	-618
Charges de patrimoine	-926	-925
Locations matériel et engins	-118	-119
Prestations d'escale	-60	-58
Energie de traction	-505	-519
Charges de Commission et de Distribution	-298	-267
Autres charges	-1 918	-1 843
<i>Prestations Informatiques et Télécom</i>	<i>-856</i>	<i>-799</i>
<i>Prestations d'Études et de Recherches</i>	<i>-309</i>	<i>-256</i>
<i>Redevance Groupe</i>	<i>-240</i>	<i>-261</i>
<i>Autres Charges diverses</i>	<i>-514</i>	<i>-527</i>
<b>Total</b>	<b>-9 736</b>	<b>-9 391</b>

a- Péages facturés par SNCF Réseau, par Eurotunnel et depuis juillet 2017 par LISEA suite à la mise en service des nouvelles lignes Atlantique (Sud Europe Atlantique et Bretagne Pays de Loire) cf. note 3.5.

## 23. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Subventions d'exploitation	24	40
Autres produits / transfert de charges <sup>a</sup>	236	404
<b>Total</b>	<b>261</b>	<b>444</b>

a- Cette rubrique enregistre les transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers, les ajustements entre SNCF et SNCF Mobilités liés aux prestations sociales fournies au personnel et la refacturation des péages Eurotunnel à British Railways Board. La variation par rapport à 2016 s'explique principalement par la simplification en 2017 des flux entre SNCF Mobilités et SNCF relatifs aux arrêts maladie : les coûts relatifs aux maintiens de salaires de son personnel sont dorénavant supportés directement par l'EPIC SNCF Mobilités. Aucune cotisation n'est plus versée à l'EPIC SNCF et les charges de maintien de salaire ne lui sont plus facturées.

## 24. CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Salaires et traitements	-3 429	-3 441
Cotisations retraites	-1 056	-1 042
Autres charges sociales	-805	-979
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-44	-33
<b>Sous-total</b>	<b>-5 334</b>	<b>-5 495</b>
Mise à disposition de personnel	-125	-78
<b>Total</b>	<b>-5 459</b>	<b>-5 572</b>
<b>Effectifs moyens payés</b>		
<i>Cadres</i>	<i>14 596</i>	<i>14 233</i>
<i>Maîtrise</i>	<i>22 651</i>	<i>22 479</i>
<i>Exécution</i>	<i>54 931</i>	<i>50 747</i>
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>92 178</b>	<b>87 459</b>
<b>Effectifs disponibles moyens</b>	<b>82 429</b>	<b>84 517</b>

La variation à la baisse du poste « Charges de personnel » est principalement liée à la simplification en 2017 des flux relatifs aux arrêts maladie (contrepartie sur le poste « Autres produits d'exploitation » ; cf. note 23)

Effectifs : au 31 décembre 2016, SNCF Mobilités a mis en application partiellement (pour des raisons techniques) les dispositions du règlement de l'ANC n° 2016-07 du 4 novembre 2016, selon lequel le calcul des effectifs moyens payés correspond à la moyenne arithmétique des effectifs à la fin de chaque trimestre de l'année civile, ou de l'exercice comptable lorsque celui-ci ne coïncide pas avec l'année civile. En 2017, la mise en application du règlement a été finalisée et l'effectif comparable recalculé à fin 2016 ressortirait à 94 366 (vs 87 459 publiés en 2016).

Les principaux dirigeants de l'EPIC SNCF Mobilités sont le président directeur général, les directeurs généraux et directeur généraux délégués. Sont également inclus les autres membres du Comité Exécutif.

Leur rémunération brute imposable cumulée indiquée ci-dessous, correspond à des avantages court terme. Le montant de l'exercice précédent correspondait à une rémunération nette ; il a été retraité pour refléter la rémunération brute.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Avances et crédits	-	-
Rémunérations allouées	2,8	2,6
Engagements pour pension de retraite	-	-
<b>Total</b>	<b>2,8</b>	<b>2,6</b>



## 25. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Dotations nettes aux amortissements d'exploitation</b>	<b>-581</b>	<b>-548</b>
Immobilisations incorporelles	-71	-66
Immobilisations matériel ferroviaire	-218	-213
Autres immobilisations corporelles	-291	-268
<b>(Dotations) / Reprises nettes aux dépréciations et provisions d'exploitation</b>	<b>-53</b>	<b>66</b>
Dépréciations des immobilisations	0	5
Dépréciations sur actif circulant	-6	0
Provisions pour risques et charges <sup>a</sup>	-47	62
<b>Autres charges de gestion</b>	<b>-17</b>	<b>-9</b>
<b>Total</b>	<b>-650</b>	<b>-491</b>

a- En 2017, les -47 M€ de provisions pour risques et charges concernent principalement des dotations de provisions sur option d'achat au titre du matériel ferroviaire en location financement -35 M€.

## 26. RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Coût endettement financier net	-103	-109
Coût financier des avantages du personnel <sup>a</sup>	-45	-14
Dividendes	24	6
Autres charges financières	-451	-177
Autres produits financiers	496	210
<b>Total</b>	<b>-80</b>	<b>-84</b>

a- La dégradation de 31 M€ constatée par rapport à 2016 au titre du coût financier des avantages du personnel s'explique pour 33 M€ par l'évolution défavorable du taux d'actualisation passé à 1,23% à fin décembre 2017 contre 1,60% à fin décembre 2016 (impact charge de 26 M€ en 2017), versus 1,60% à fin décembre 2016 contre 1,75% à fin décembre 2015 (impact charge de 6 M€ en 2016) et aux ajustements d'expérience favorables (mise à jour des bases agents et des salaires).

b- L'augmentation des autres charges financières et des autres produits financiers s'explique par l'impact du débouclage d'un des deux lots du lease « LH4 » (cf. note 7.10.2.1).

## 27. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Plus values nettes de cessions d'actifs</b>	<b>69</b>	<b>9</b>
Actifs incorporels	2	-1
Actifs corporels	67	10
<b>Amortissements et provisions</b>	<b>-164</b>	<b>3</b>
Perte de valeur UGT FRET	-17	-31
Perte de valeur MATERIEL (Biens à démolir)	-1	0
Perte de valeur UGT TGV	26	10
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Auto Trains	0	-4
Perte de valeur FT - Direction de l'Immobilier (Biens à démolir, ...)	-1	0
Perte de valeur Intercités	0	-61
Perte de valeur SNCF Gares & Connexions	0	233
Radiations exceptionnelles d'actifs	-153	-143
Autres provisions	-18	0
<b>Autres</b>	<b>75</b>	<b>68</b>
Amendes, pénalités et indemnités	34	-2
Accord Qualité Sillons SNCF Réseau	4	5
Produit régularisation taux T1 2013, 2014, 2015 et 2016	31	58
Dénouement de litige	0	23
Autres charges et produits divers	6	-16
<b>Total</b>	<b>-20</b>	<b>80</b>

N.B. : Les dépréciations pour pertes de valeurs concernent l'actif. Le détail est fourni en note 8.2.

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2017 est une charge nette de -20 M€. Il inclut les principaux éléments suivants :

### — Plus-values nettes de cessions d'actifs corporels +69 M€, dont :

- Plus-value de cession sur un ensemble immobilier à Paris pour +55 M€ et sur un terrain à Paris pour +11 M€;

### — Amortissements et provisions -164 M€, dont :

- Dotation nette de perte de valeur sur les actifs de FRET SNCF pour -17 M€ (dépréciation des actifs immobilisés sur l'exercice);
- Reprise nette de perte de valeur sur les actifs de l'UGT TGV pour +26 M€;
- Radiations d'actifs pour -153 M€ (dont matériel roulant -126 M€ et installations fixes -28 M€);
- Autres provisions pour -18 M€ (dont principalement -20 M€ relatifs à la dépollution de terrains suite à la cession par SNCF de l'activité SNCF Combustible à SNCF Mobilités au 01/07/2017 (cf. note 3.4); une indemnité de même montant en autres produits et charges exceptionnels vient compenser cet impact, (cf. ci-dessous).

### — Autres produits et charges exceptionnels pour +75 M€, dont :

- Amendes, pénalités, indemnités pour +34 M€ (indemnités d'assurance);
- Facturation à SNCF Réseau des défauts de qualité des sillons attribués pour +4 M€;

- Produit constaté au titre de la modification du mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse de 2013 à 2016 pour +31 M€, dont 8 M€ au titre des années 2013 et 2014 et 23 M€ pour les exercices 2015 et 2016;

- Autres charges et produits divers pour +7 M€ (dont indemnité reçue de SNCF pour la couverture de la reprise par SNCF Mobilités des obligations en matière de démantèlement et de dépollution des installations d'approvisionnement en gazole non routier +20 M€ suite à la cession par SNCF de l'activité SNCF Combustible à SNCF Mobilités au 01/07/2017 (cf. note 3.4) et charges sur litiges pour -17 M€.

## 28. IMPOTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) <sup>a</sup>	-226	-252
Impôt sur les Sociétés <sup>b</sup>	166	148
Contribution additionnelle au titre des montants distribués	0	0
Autres	0	0
<b>Total</b>	<b>-60</b>	<b>-103</b>

a- Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)

b- La rubrique comprend notamment les crédits d'impôt compétitivité emploi (pour 156 M€ au 31/12/2017)

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF.

Le déficit d'ensemble de l'ancien groupe fiscal SNCF, d'un montant de 5,3 milliards d'euros à la clôture de l'exercice 2014, devient un déficit propre de l'EPIC SNCF Mobilités.

À fin 2017, le déficit reportable cumulé de l'EPIC SNCF Mobilités s'élève à 5,7 milliards d'€.

Au 31 décembre 2017, SNCF Mobilités constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -60 M€ (après déduction de 15 M€ de déficit reportable) contre -103 M€ en 2016. Ce montant comprend principalement la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour -226 M€ au titre des résultats 2017, le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) pour +156 M€ et le produit attendu au titre du remboursement de la contribution versée sur les dividendes 2013 et 2014 pour +10 M€.

## 29. ENGAGEMENTS HORS BILAN

L'EPIC SNCF Mobilités applique la recommandation n°2010-14 du 6 décembre 2010 de l'Autorité des Marchés Financiers qui préconise:

De prendre en compte la totalité des engagements hors bilan existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils présentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise;

De regrouper l'ensemble des engagements hors bilan dans une note synthétique selon une approche et une présentation thématique en 3 parties:

- les EHB liés au financement de la société;
- les EHB liés aux activités opérationnelles de la société;
- Les EHB liés au périmètre du groupe consolidé.

### 29.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2017	Clôture 31/12/2016
<b>Engagements liés au financement (reçus)</b>	29.1.1	<b>1 923</b>	<b>2 473</b>	<b>1 077</b>	<b>5 473</b>	<b>5 144</b>
Instruments financiers de change Long Terme		307	957	1 009	2 274	2 487
Instruments financiers de change Court Terme		1 465	157	0	1 622	1 158
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		0	0	24	24	26
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		0	0	28	28	0
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		0	694	17	710	694
Lignes de crédit bancaire non utilisées		150	665	0	815	780
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)</b>	29.1.2	<b>2 256</b>	<b>6 215</b>	<b>1 163</b>	<b>9 633</b>	<b>6 523</b>
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - matériel ferroviaire		1 099	4 487	333	5 918	2 878
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		13	0	0	13	41
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - autres immobilisations		332	1 017	208	1 557	1 260
Autres engagements d'achats d'exploitation		6	0	0	6	7
Location simple matériel ferroviaire		8	1	0	9	21
Garanties financières reçues de tiers		619	270	9	898	1 095
Location simple immobilier		159	440	611	1 209	1 146
Location Financement matériel ferroviaire		0	0	0	0	0
Promesses de ventes - biens immobiliers		20	0	2	22	74
<b>Engagements liés au périmètre consolidé (reçus)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Autres engagements (reçus)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total des Engagements Reçus</b>		<b>4 178</b>	<b>8 688</b>	<b>2 240</b>	<b>15 106</b>	<b>11 667</b>

### 29.1.1 Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement s'élevaient à **5 473 M€** à fin décembre 2017 et se composent essentiellement de :

#### — Instruments financiers de change long terme (2 274 M€ - diminution de 213 M€)

Les instruments financiers de change long terme diminuent de 213 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances long terme et à un effet taux de change, partiellement compensés par de nouveaux swaps de devises.

#### — Instruments financiers de change court terme (1 622 M€ - augmentation de 464 M€)

Les instruments financiers de change court terme augmentent de 464 M€ en raison de la mise en place de nouveaux contrats d'achats à terme, partiellement compensée par l'arrivée à échéance des achats à terme de devises et des swaps de change adossés à des emprunts court terme en devises.

#### — Hypothèques, nantissements & sûretés réelles (710 M€ - augmentation de 16 M€)

Les hypothèques, nantissements et sûretés réelles augmentent de 16 M€ suite à un nouveau nantissement consenti à un tiers.

#### — Lignes de crédit bancaire non utilisées (815 M€ - augmentation de 35 M€)

Les lignes de crédit bancaire non utilisées augmentent de 35 M€ suite à l'extension de lignes de crédit bancaire déjà existantes.

### 29.1.2 Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements liés aux activités opérationnelles s'élevaient à **9 633 M€** à fin décembre 2017 et se composent principalement de :

#### — Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – matériel ferroviaire (5 918 M€ - augmentation de 3 040 M€)

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives au matériel ferroviaires augmentent de 3 040 M€ et sont relatives aux conventions d'investissement signées entre Transilien et Île-de-France Mobilités (ex Syndicat des Transports d'Île-de-France) au titre des investissements prévus pour la rénovation ou la révision de matériel roulant, entre les Activités TER et les Autorités Organisatrices au titre de la révision ou de la transformation du matériel roulant, ainsi qu'entre Intercités et l'État au titre de convention de financement d'acquisition de rames.

#### — Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – autres immobilisations (1 557 M€ - augmentation de 297 M€)

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives aux autres immobilisations augmentent de 297 M€ suite notamment à l'évolution des investissements Transilien, à de nouveaux financements pour le réaménagement de gares et à la création / modernisation d'ateliers permettant d'accueillir du nouveaux matériels, partiellement atténués par l'avancement des projets.

#### — Garanties financières reçues de tiers (898 M€ - diminution de 197 M€)

Les garanties financières reçues de tiers diminuent de 197 M€ du fait essentiellement de la baisse des garanties bancaires reçues des constructeurs de matériels roulants résultant des livraisons effectuées, partiellement compensée par de nouvelles garanties financières en lien avec les nouveaux contrats d'acquisition de matériel roulant.

#### — Location simple immobilier (1 209 M€ - augmentation de 63 M€)

Les locations simples immobilières augmentent de 63 M€ en raison de la contractualisation de nouveaux baux et de prolongements de baux existants, partiellement compensés par l'avancement des baux en cours.

## 29.2 ENGAGEMENTS DONNÉS

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2017	Clôture 31/12/2016
<b>Engagements liés au financement (donnés)</b>	29.2.1	<b>1 715</b>	<b>1 237</b>	<b>1 283</b>	<b>4 234</b>	<b>3 490</b>
Instruments financiers de change Long Terme		217	821	1 281	2 319	2 325
Instruments financiers de change Court Terme		1 498	157	0	1 654	1 158
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		1	258	2	260	7
Avals et cautions vis-à-vis du personnel		0	0	0	0	0
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		0	0	0	0	0
Ligne de crédit bancaire non utilisée		0	0	0	0	0
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)</b>	29.2.2	<b>2 934</b>	<b>7 633</b>	<b>602</b>	<b>11 169</b>	<b>8 107</b>
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		468	822	0	1 290	1 022
Réservations de sillons		12	0	0	12	0
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		0	0	0	0	1
Garanties opérationnelles ( de soumission - de bonne exécution)		8	59	19	85	75
Engagement d'achats d'autres immobilisations		39	4	0	43	35
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		260	199	8	467	412
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur matériel ferroviaire		1 045	3 939	219	5 203	2 961
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur autres immobilisations		826	2 052	99	2 977	2 463
Garanties financières données à des tiers		34	0	0	34	34
Location simple mobilier		4	4	0	8	7
Location simple matériel ferroviaire		57	112	1	170	90
Location Financement matériel ferroviaire		79	271	222	572	694
Crédit bail immobilier		0	0	0	0	0
Location simple immobilier		83	170	35	287	239
Promesses de ventes - biens immobiliers		20	0	0	20	72
<b>Engagements liés au périmètre consolidé (donnés)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Autres engagements (donnés)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total des Engagements Donnés</b>		<b>4 649</b>	<b>8 869</b>	<b>1 885</b>	<b>15 404</b>	<b>11 597</b>

### 29.2.1 Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement s'élevaient à **4 234 M€** à fin décembre 2017 et se composent essentiellement de :

#### — Instruments financiers de change long terme (2 319 M€ - diminution de 6 M€)

Les instruments financiers de change long terme diminuent de 6 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances long terme, partiellement compensée par des nouveaux swaps de devises.

#### — Instruments financiers de change court terme (1 654 M€ - augmentation de 496 M€)

Les instruments financiers de change court terme augmentent de 496 M€ en raison de la mise en place de nouveaux contrats de ventes à terme, partiellement compensée par l'arrivée à échéance des ventes à terme de devises et des swaps de change.

#### — Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes (260 M€ - augmentation de 253 M€)

Les lignes de crédit bancaire non utilisées augmentent de 253 M€ suite à des engagements pris par SNCF Mobilités dans le cadre de la conclusion d'un pacte d'actionnaire.

### 29.2.2 Engagements donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élevaient à **11 169 M€** à fin décembre 2017 et se composent essentiellement de :

#### — Engagements d'achat – matériel ferroviaire (1 290 M€ - augmentation de 268 M€)

Les engagements donnés d'achat de matériel ferroviaire augmentent de 268 M€ notamment du fait de nouveaux achats de rames et de l'évolution des conventions de modernisation ou de transformation du matériel roulant.

#### — Réservations de sillons (12 M€- augmentation de 12 M€)

Les engagements donnés de réservations de sillons sont relatifs à la nouvelle ligne grande vitesse Tours – Bordeaux mise en service le 02/07/2017 (cf. note 3.5). Ils concernent le versement d'une indemnité à l'exploitant, en cas d'annulation des réservations de sillons attribués, moins de 2 mois avant la date programmée pour le début de l'utilisation du sillon.

En ce qui concerne les péages versés à SNCF Réseau, le Document de Référence du Réseau pour 2018 (consultable sur le site internet de SNCF Réseau) prévoit un mécanisme d'indemnités réciproques en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr-Km et 8€/tr/Km suivant des durées variables entre la date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Elles sont plus significatives pour SNCF Réseau que pour les entreprises ferroviaires.

Les montants à déclarer en engagements hors bilan doivent refléter la réalité objective des transactions qui pourraient impacter dans le futur les comptes de l'entreprise. Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2017.

— **Engagements fermes d'achats de matières premières (467 M€ - augmentation de 55 M€)**

Les engagements fermes d'achats de matières premières augmentent de 55 M€ et sont relatifs aux achats liés à l'énergie électrique de traction et au gazole non routier.

— **Plan Prévisionnel d'Investissement restant à exécuter (8 180 M€ - augmentation de 2 756 M€)**

Les engagements relatifs aux plans prévisionnels d'investissement restant à exécuter augmentent de

2 756 M€ suite notamment aux engagements d'achats donnés sur projets d'investissement subventionnés par les autorités organisatrices et inscrits dans les conventions signées, partiellement compensés par l'avancement des projets.

— **Location simple de matériel ferroviaire (170 M€ - augmentation de 80 M€)**

Les engagements de locations simples de matériel ferroviaire augmentent de 80 M€ suite à la signature de nouveaux contrats de locations de wagons, partiellement compensée par l'arrivée à échéance et l'avancement de contrats existants.

— **Location Financement matériel ferroviaire (572 M€ - diminution de 122 M€)**

Les engagements de locations financement de matériel ferroviaire diminuent de 122 M€ du fait des échéances semestrielles et annuelles.

— **Location simple immobilier (287 M€ - augmentation de 48 M€)**

Les engagements de locations simples immobilières augmentent de 48 M€ sous l'effet de la contractualisation de nouveaux baux, partiellement compensée par l'avancement de certains baux et l'arrivée à échéance de baux existants.

### 30. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE CRÉDIT BAIL ET ASSIMILÉS

En millions d'euros	Redevances payées			Redevances restant à payer			Total	Prix d'achat résiduel
	Cumul 31/12/2016	Redevances 2017	Cumul 31/12/2017	N+1	N+2 à N+5	N+6 et au-delà		
<b>Location-financement Matériel ferroviaire</b>	<b>1 069</b>	<b>105</b>	<b>1 174</b>	<b>82</b>	<b>283</b>	<b>260</b>	<b>625</b>	<b>1 162</b>
Lease-Hold	137	53	191	12	0	0	12	20
Service Contract	496	27	523	20	69	23	112	664
Lease Néo-zélandais	57	3	60	7	29	5	41	0
Lease Suedois	314	20	334	42	180	232	453	478
Locations longue durée TER	64	2	66	2	6	0	7	0
<b>Total</b>	<b>1 069</b>	<b>105</b>	<b>1 174</b>	<b>82</b>	<b>283</b>	<b>260</b>	<b>625</b>	<b>1 162</b>

### 31. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL À LA FORMATION ET LE COMPTE PERSONNEL DE FORMATION

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le droit individuel de formation (DIF) a été remplacé par le compte personnel de formation (CPF). Les droits acquis au titre du DIF jusqu'au 31 décembre 2014 sont toutefois conservés par les salariés et pourront être mobilisés jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Le compte personnel de formation est comptabilisé en heures et mobilisé par le salarié, afin de se constituer un capital de temps de formation qu'il pourra utiliser à son initiative avec ou sans l'accord de son employeur selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, a lieu ou non sur le temps de travail.

Ce compte est rattaché au salarié (et non pas au contrat de travail) et le suit tout au long de sa vie professionnelle. Les heures de formation inscrites sur le compte demeurent, en effet, acquises en cas de changement de situation professionnelle ou de perte d'emploi de son titulaire.

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui jadis appliqué au DIF conformément à l'avis CU CNC n°2004-F du

13 octobre 2014 : les sommes versées aux organismes de formation constituent une charge de la période et ne donnent lieu à aucun provisionnement. Le cas échéant, considérant que dans la majorité des cas, la formation de ses salariés bénéficiera à son activité future, la sortie de ressources relative à son obligation de financement ne serait pas sans contrepartie pour l'entreprise.

### 32. LITIGES

L'EPIC SNCF Mobilités est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses en cours. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

#### 32.1 LITIGES RÉSOLUS

— **Décision de non-lieu de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de l'autocar librement organisé**

En novembre 2016, Transdev a saisi l'Autorité de la concurrence d'une demande de mesures conservatoires et d'une demande au fond visant à constater un certain nombre d'abus prétendument commis par SNCF Mobilités et sa filiale OUIBUS sur le marché du transport routier de voyageurs.

Pour définir le marché sur lequel il y aurait position dominante, l'Autorité retient un marché du transport interurbain par autocar librement organisé : il s'agit d'un marché distinct du marché du transport ferroviaire de voyageur, du marché du co-voiturage et du marché du transport routier conventionné. L'Autorité de la concurrence retient que OUIBUS n'est pas en position dominante sur ce marché, la part la plus conséquente étant détenue par Flixbus.

Au terme de son instruction, aucune des pratiques dénoncées par Transdev n'est retenue par l'Autorité :

— la pratique de subventionnement d'une activité concurrentielle par une activité monopolistique n'est pas qualifiable d'abus de position dominante par elle-même comme en atteste la pratique décisionnelle de l'Autorité ;

— la pratique de prix prédateurs ou d'éviction (prétendue agressivité commerciale de OUIBUS) n'est pas établie ;

— la pratique de couplage, consistant à lier les ventes de trajets en autocar à des bons pour des voyages en train, n'est pas non plus établie ;

— la pratique d'utilisation abusive des moyens financiers, de la notoriété et de l'image de marque du monopole, n'est pas retenue.

Le recours de Transdev a été rejeté à la fois sur les mesures conservatoires et sur le fond par une décision du 1<sup>er</sup> juin 2017 qui n'a fait l'objet d'aucun appel et est donc définitive.

## 32.2 LITIGES EN COURS

### — Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdIC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Résultat Exceptionnel ». L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de l'EPIC SNCF Mobilités.

La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016. La Cour casse l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points : en ce qu'il a i) retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de

marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet et ii) écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée. En outre, la Cour de cassation exige le paiement de 13 M€ correspondant à la réduction de la sanction pécuniaire issue de la décision de novembre 2014.

L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017 et a déposé son mémoire le 22 juin 2017.

L'Autorité de la concurrence et ECR ont déposé des mémoires en réplique le 10 octobre 2017 et SNCF Mobilités a déposé une duplique le 16 novembre 2017. L'audience a eu lieu le 14 décembre 2017. Le délibéré doit intervenir le 21 juin 2018.

Suite à l'arrêt de la Cour de Cassation et à la demande de paiement du Trésor Public, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé au versement de 5 M€.

### — Enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

L'Autorité de la concurrence a mené une enquête dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été adressée à Geodis et SNCF Mobilités en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse. La séance du collège de l'Autorité s'est tenue le 30 septembre 2015.

L'Autorité de la Concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. L'EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. L'EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence devant la Cour d'appel de Paris. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 dans les comptes de Geodis a été intégralement payée en avril 2016.

La procédure d'appel suit son cours avec une audience qui s'est tenue en mars 2017 et un délibéré prévu pour mai 2018.

### — Jugement du Conseil de Prud'hommes de Paris

• Recours déposé par d'anciens salariés.

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées. En mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et un arrêt a été rendu le 31 janvier 2018. Par ailleurs, d'autres dossiers seront plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes au cours du premier trimestre 2018. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers ». L'arrêt rendu le 31 janvier 2018 n'a pas d'impact significatif sur le montant de cette provision.

• Préjudice d'anxiété liée à l'amiante.

Des salariés ont engagé une procédure à l'encontre de SNCF Mobilités qui vise à faire reconnaître un préjudice d'anxiété pour les personnels ayant été exposés à l'amiante mais n'ayant pas développé une maladie professionnelle.

Une provision a été constituée dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités sur les exercices antérieurs, afin de couvrir le risque de condamnation. Le 11 juillet 2017, le Conseil de Prud'hommes de Troyes a rendu des décisions relatives aux recours déposés par 72 salariés. Cette décision ne remet pas en cause le niveau de provision que l'Entreprise estime suffisant au 31 décembre 2017. L'EPIC SNCF Mobilités a décidé de faire appel de ce jugement.

#### — Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

À la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1<sup>er</sup> janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016. Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise à réaliser pour octobre 2017, délai repoussé ensuite par les juges à janvier 2018.

Depuis l'accident l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide du coordonnateur désigné par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. A la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

#### — Recours devant le Conseil d'État pour le calcul du taux de cotisation vieillesse

Identifiant une incohérence dans le mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse servant au financement du régime spécial de retraite, l'EPIC SNCF Mobilités a formulé une demande de modification auprès des ministères concernés. En l'absence de retour, l'entreprise a saisi le Conseil d'État, lequel a rejeté en janvier 2015 les recours portant sur les taux 2011 et 2012, considérant que les dossiers présentés n'étaient pas suffisamment argumentés. Le 20 mai 2016, le considérant entaché d'une erreur de droit dans l'application du décret du 28 juin 2007, le Conseil d'État a annulé l'arrêté interministériel du 16 juillet 2014 fixant les composantes T1 définitive pour 2013 et provisionnelle pour 2014 et ainsi validé l'approche proposée par l'entreprise. Le 12 juillet 2016, le Conseil d'État a également annulé l'arrêté interministériel du 27 juillet 2015 fixant les composantes T1 définitive pour 2014 et provisionnelle pour 2015.

Au titre des taux T1 2013 et 2014, le produit s'élève à 66 M€, dont un montant de 58 M€ comptabilisé sur l'exercice 2016 et un produit complémentaire de 8 M€ sur l'exercice 2017, sur la ligne « Résultat exceptionnel » du compte de résultat.

Par arrêté du 2 mai 2017, les taux définitifs T1 au titre des exercices 2013, 2014, 2015 et 2016 ont été publiés au Journal officiel. Ils intégraient la nouvelle méthode de calcul préconisée par l'entreprise et avalisée par le Conseil d'État dans ses rendus de jugement de 2016.

Au titre des années 2015 et 2016, du fait de l'effet Réforme ferroviaire, le produit à recevoir acquis à l'EPIC SNCF Mobilités est plus faible et ressort à 23 M€.

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2, autre cotisation libératoire, destinée à contribuer forfaitairement au financement du régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points à compter du 1<sup>er</sup> mai 2017. L'entreprise a déposé, le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'État sur la base du décret du 28 juin 2007 qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun. Un mémoire complémentaire a été déposé le 25 juillet 2017 et la réplique de l'État a été produite en janvier 2018.

#### — Recours indemnitaires liés à des ententes sur des marchés de travaux

Un protocole transactionnel en date du 19 février 2016, est venu clore l'action en dommages et intérêts de SNCF devenue SNCF Mobilités à l'encontre des entreprises ayant été sanctionnées par le conseil de la concurrence le 21 mars 2006 pour des pratiques d'ententes dans le cadre des marchés Eole de la gare de Magenta et de la gare de Condorcet, à l'exception des sociétés du groupe Bouygues (Bouygues, Bouygues Construction et Bouygues Travaux Publics) non signataires.

L'action en dommages intérêts se poursuit à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues devant la Cour Administrative d'Appel de Paris après que le Tribunal Administratif de Paris, a validé le désistement d'instance des défenderesses signataires du protocole transactionnel et, tout en reconnaissant l'existence d'une faute dolosive susceptible d'engager la responsabilité des entreprises, a rejeté, par jugement du 31 mai 2016, la demande de l'EPIC SNCF Mobilités au motif que celui-ci ne rapportait pas la preuve de son préjudice. Par ailleurs, les sociétés du groupe Bouygues ont, de leur côté, demandé en appel la nullité du protocole transactionnel conclu le 19 février 2016.

Aucune évolution n'a été constatée sur l'exercice 2017.

#### — Déraillement du train d'essais à Eckwersheim

Le 14 novembre 2015 une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne Paris – Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés.

En décembre 2015 une information judiciaire pour homicide et blessures involontaires a été ouverte. Les 18 et 20 décembre 2017 la société Systra (intégrateur des essais) et SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures) ont été convoqués devant le pôle « accidents collectifs » du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen.

Depuis l'accident, les entités impliquées – dont SNCF Mobilités – ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une

indemnisation. Ce dispositif a été confié à SNCF, chargé de le mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ». D'un point de vue comptable, les responsabilités n'étant pas encore établies, aucune charge à payer liée aux indemnisations n'a été constatée dans les comptes de SNCF Mobilités clos au 31 décembre 2017.

### 33. ÉVÉNEMENT POST-CLOTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

#### 33.1 DÉCISION DE LA COUR D'APPEL DE PARIS

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés (cf. note 32.2). L'Entreprise prend acte de la décision et étudie la possibilité d'un éventuel pourvoi en cassation.

L'entreprise ayant tiré les conséquences dans ses comptes de la condamnation prononcée par le Conseil de Prud'hommes de Paris le 21 septembre 2015, les impacts de l'arrêt sont non significatifs sur la provision au 31 décembre 2017.

#### 33.2 RAPPORT DE MONSIEUR SPINETTA SUR L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Monsieur Spinetta a remis le jeudi 15 février 2018 le rapport commandé par le Premier ministre mi-octobre 2017 sur l'avenir du transport ferroviaire. Jean-Cyril Spinetta a conduit ces trois derniers mois une vaste mission de concertation visant, comme l'indiquait sa lettre de mission, à fournir au gouvernement les éléments en vue de la préparation d'une « stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant ».

Comme l'a expliqué la ministre des Transports, Élisabeth Borne, ce rapport constitue « l'une des briques » de la loi d'orientation des mobilités qu'elle présentera en Conseil des ministres au printemps. Le gouvernement initie, dès les prochains jours qui suivent la remise du rapport, une « première phase de concertation » avec les organisations syndicales, la direction de SNCF, les Régions et les usagers

Les dispositions législatives qui seront in fine retenues pourront avoir des conséquences sur les états financiers de l'EPIC SNCF Mobilités.

#### 33.3 AVIS DE L'ARAFER N° 2018-004 DU 22 JANVIER 2018

Le 22 janvier 2018, l'ARAFER a adopté un avis portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018. L'avis émis est favorable et sans conséquence sur les états financiers de l'EPIC SNCF Mobilités.



### 34. FILIALES ET PARTICIPATIONS

En millions d'euros

N° Siren	Sociétés	Capital Social	Capital propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus		
					Brute	Nette	
<b>I - FILIALES</b>							
552 001 406	SICF	542	694	100	658	658	
Société Suisse	EUROFIMA	520	1 632	23	24	24	
572 150 977	SNCF PARTICIPATIONS	385	3 244	100	2 527	2 527	
0541 696 005	THI FACTORY	565	567	60	339	339	
<b>II - PARTICIPATIONS</b>							
Association	SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER SOUS MARIN	NC	-	50	0	-	
542 074 539	SNCF HABITAT	NC	58	100	0	0	
<b>III - PARTICIPATIONS (inférieures à 10% du capital)</b>							
954 502 357	SEPEL	NC		0	-		
582 059 796	SEMAPARISEINE	NC	36	0	0	0	
Société Néerlandaise	HIT RAIL BV	NC	3	8	0	0	
382 149 987	TELEFACT	NC	4	0	0	0	
BE 0459 711 506	BUREAU CENTRAL DE CLEARING	NC	0	7	0	0	
572 154 128	LA MAISON DES MINES	NC	2	2	0	0	
592 056 972	LA MAISON DES POLYTECHNICIENS	NC	3	3	-	-	
380 041 962	ORLYVAL SERVICE	NC	1	1	0	0	
383 110 509	SOCIETE D'INVESTISSEMENT FRANCE ACTIVE (SIFA)	NC	-	0	-	-	
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>					<b>3 548</b>	<b>3 548</b>	

En millions d'euros

N° Siren	Sociétés	Prêts et créances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et aval de donnés par la société	chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés en 2017
552 001 406	SICF	163	-	0	8	3
Société Suisse	EUROFIMA			-	17	-
572 150 977	SNCF PARTICIPATIONS	184	0	1	38	20
0541 696 005	THI FACTORY			503	26	-
<b>II - PARTICIPATIONS</b>						
Association	SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER SOUS MARIN			-	-	-
542 074 539	SNCF HABITAT			0	-1	-
<b>III - PARTICIPATIONS (inférieures à 10% du capital)</b>						
954 502 357	SEPEL			37	4	-
582 059 796	SEMAPARISEINE			76	2	-
Société Néerlandaise	HIT RAIL BV			1	0	-
382 149 987	TELEFACT			4	1	0
BE 0459 711 506	BUREAU CENTRAL DE CLEARING			0	-0	-
572 154 128	LA MAISON DES MINES			0	0	-
592 056 972	LA MAISON DES POLYTECHNICIENS			2	0	-
380 041 962	ORLYVAL SERVICE			10	0	-
383 110 509	SOCIETE D'INVESTISSEMENT FRANCE ACTIVE (SIFA)			-	2	-
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>						

### 35. PARTIES LIÉES

Transactions entre l'EPIC SNCF Mobilités et ses filiales:

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Bilan actif</b>		
Participations	3 548	3 548
Créances rattachées à des participations	2 712	2 901
Créances clients et comptes rattachés	243	252
Comptes courants actifs	0	77
Autres créances	71	93
<b>Total Actif</b>	<b>6 575</b>	<b>6 872</b>
<b>Bilan passif</b>		
Dettes financières	27	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	288	240
Autres dettes	77	75
<b>Total Passif</b>	<b>392</b>	<b>316</b>
<b>Résultat financier</b>		
Charges financières	-4	-4
Produits financiers	97	139
Produits des participations	24	6
<b>Résultat financier net</b>	<b>116</b>	<b>141</b>

### 36. AUTRES PARTIES LIÉES

SNCF Mobilités, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État Français (via l'Agence des Participations de l'État), est lié avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Considérant que l'objectif ultime est d'alerter le lecteur des états financiers sur les conditions des transactions non courantes conclues entre SNCF Mobilités et des tiers avec qui elle entretient des liens privilégiés, l'Entreprise a exclu de l'information donnée sur les parties liées l'ensemble des transactions conclues à des conditions de marché.

SNCF Mobilités a retenu comme parties liées:

— Les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF et SNCF Réseau;

— L'État, pour toutes les relations entretenues avec lui en tant qu'actionnaire; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ des parties liées;

— Les autorités organisatrices de transport;

— Les Entreprises Sociales pour l'Habitat du groupe ICF.

### 37. TRANSACTIONS AVEC SNCF ET SNCF RÉSEAU

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
<b>Bilan actif</b>		
Participations	0	0
Créances financières	1 098	1 153
Créances clients et comptes rattachés	247	230
Autres créances	574	579
<b>Total Actif</b>	<b>1 919</b>	<b>1 961</b>
<b>Bilan passif</b>		
Dettes financières	0	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	831	913
Autres dettes	36	66
<b>Total Passif</b>	<b>867</b>	<b>978</b>
<b>Résultat financier</b>		
Charges financières	0	-14
Produits financiers	66	101
Produits des participations	0	0
<b>Résultat financier net</b>	<b>66</b>	<b>88</b>

### 38. TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ÉTAT

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport, qui sortent du régime de droit commun; il s'agit:

— des subventions d'exploitation apportées par l'État et les Collectivités (cf. note 23);

— des subventions d'investissement perçues sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant (cf. note 15).

### 39. TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Prestations avec les autorités organisatrices de transport (y compris Île-de-France Mobilités – ex Syndicat des Transports d'Île-de-France) comptabilisées en chiffre d'affaires (cf. note 21).

### 40. TRANSACTIONS RÉALISÉES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES

Les transactions avec d'autres entreprises publiques (EDF, Orange, La Poste,...) sont toutes réalisées à des conditions de marché.

Exception faite des transactions réalisées de gré à gré avec SNCF Réseau.

#### 41. GARANTIES EUROFIMA

Eurofima est une société de droit suisse de financement de matériel ferroviaire. Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'Eurofima sont comptabilisées sur les lignes « créances d'exploitation et immobilisations financières » dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités pour 490 M€ en valeur brute au 31 décembre 2017 (551 M€ au 31 décembre 2016). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 373 M€ au 31 décembre 2017 contre 373 M€ au 31 décembre 2016.

Au 31 décembre 2017, le capital social d'Eurofima n'a pas été intégralement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève à 281 M€ au 31 décembre 2017 (cf. note 9.3) et les écarts de conversion sur les titres non libérés sont comptabilisés sur la ligne « écarts de conversion actifs » pour un montant de 121 M€ au 31 décembre 2017 contre 157 M€ au 31 décembre 2016.

Au 31 décembre 2017, la part des prêts octroyés à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 401 M€ (470 MCHF) contre 662 M€ (710 MCHF) au 31 décembre 2016. Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière d'Eurofima. Par ailleurs, les actionnaires d'Eurofima sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (713 MCHF) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 502 M€ (547 M€ au 31 décembre 2016). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

07 —  
RAPPORT DES  
COMMISSAIRES  
AUX COMPTES  
SUR LES  
COMPTES  
ANNUELS

**PricewaterhouseCoopers Audit**  
63, rue de Villiers  
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

**ERNST & YOUNG Audit**  
*Membre du réseau Ernst & Young*  
*Global Limited*  
Tour First  
TSA 14444  
92037 Paris-La Défense Cedex

## **Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels**

**(Exercice clos le 31 décembre 2017)**

**SNCF Mobilités**  
9, rue Jean-Philippe Rameau  
CS20012  
93212 Saint Denis cedex 02

### **Opinion avec réserve**

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Économie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de SNCF Mobilités relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2017, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'entreprise à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

### **Fondement de l'opinion avec réserve**

#### ***Motivation de la réserve***

Comme mentionné en note 8.2.3 de l'annexe aux comptes annuels, dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, le plan stratégique de Gares & Connexions avait été modifié au cours du second semestre de l'année 2016, conduisant à une reprise de la perte de valeur des actifs de l'UGT SNCF Gares & Connexions à hauteur de 233 millions d'euros au 31 décembre 2016. Au 31 décembre 2017, l'entreprise n'a pas identifié de nouveaux indices de perte ou de reprise de valeur.

La sensibilité de la valeur recouvrable de ces actifs aux hypothèses économiques et financières reste très élevée au 31 décembre 2017. Plusieurs aléas et incertitudes importants continuent de peser sur les perspectives économiques et financières de l'UGT SNCF Gares & Connexions, à savoir, (i) un modèle économique et tarifaire, et par conséquent un projet de Document de Référence des Gares 2018-2019, qui sont toujours en cours de discussion avec l'ARAFER, (ii) un transfert possible des gares et de leur

gestion hors de SNCF Mobilités, notamment dans le contexte de la mission de concertation menée par le gouvernement en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire, dont il est aujourd'hui difficile d'apprécier les éventuelles conséquences sur le cadre opérationnel, économique et financier de cette activité, (iii) et une trajectoire financière qui, comme illustré sur ces dernières années, est sujette à des adaptations pour tenir compte des évolutions de l'environnement économique, réglementaire et de régulation.

Ces éléments pourraient se réaliser dans un avenir proche, avec des interactions ne pouvant être précisément déterminées, affectant la valeur d'utilité des actifs de l'UGT SNCF Gares & Connexions telle qu'établie par SNCF Mobilités.

Dans ce contexte, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections sous-tendant la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions, et en conséquence de nous prononcer sur ladite valeur s'élevant à 1 579 millions d'euros au 31 décembre 2017.

### ***Référentiel d'audit***

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

### ***Indépendance***

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2017 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

### ***Observation***

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 6 de l'annexe aux comptes annuels qui expose le changement de méthode comptable lié à la première application du Règlement ANC 2015-05 du 2 juillet 2015 relatif aux instruments financiers à terme et aux opérations de couverture.

### **Justification des appréciations - Points clés de l'audit**

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R.823-7 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

### Évaluation des actifs de l'UGT TGV France et Europe

L'EPIC SNCF Mobilités détient des actifs, principalement du matériel roulant, pour opérer son activité de transport de voyageurs à grande vitesse en France. Ces actifs sont regroupés au sein de l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) TGV France et Europe.

Les immobilisations de cette UGT sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition puis amorties sur leur durée d'utilisation prévue par la Direction. Elles font l'objet d'un test de valeur en cas d'indice de variation de valeur identifié par la Direction pour déterminer une valeur d'utilité, donnant lieu, le cas échéant, à un ajustement de la valeur nette comptable des immobilisations de cette UGT.

La valeur nette comptable de ces actifs s'élève à 2,1 milliards d'euros au 31 décembre 2017, après prise en compte d'un montant de 4,4 milliards d'euros de dépréciations comptabilisées à l'issue de tests de valeur réalisés en 2011, 2013 et 2015.

Comme indiqué en note 8.2.2 de l'annexe, le chiffre d'affaires et l'excédent brut d'exploitation de l'UGT TGV France et Europe sont en 2017 significativement au-dessus du budget. Par ailleurs, la Direction a poursuivi au cours de l'exercice une réflexion stratégique sur le modèle économique de TGV, intégrant notamment la construction d'une offre à forte valeur avec inOUI, une montée en puissance de Ouigo et une refonte des modes de production. Cette refonte du modèle de la Grande Vitesse est reflétée dans un nouveau plan stratégique qui a été approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 23 février 2018.

Dans ce contexte d'indices de variation de valeur, la Direction a mis en œuvre un nouveau test afin d'estimer la valeur d'utilité des actifs de l'UGT TGV France et Europe au 31 décembre 2017.

Cette valeur d'utilité est déterminée par la Direction en actualisant les flux de trésorerie futurs estimés sur une durée de 10 ans, à laquelle s'ajoute une année terminale projetée à l'infini.

Comme indiqué en note 8.2.2 de l'annexe, ces prévisions intègrent un nombre important d'hypothèses clés telles que, notamment, (i) les évolutions des produits du trafic dans un contexte d'évolution forte de l'offre et de la concurrence, (ii) l'évolution des comportements des consommateurs, (iii) la trajectoire des péages, (iv) la réalisation des plans de performance, (v) le niveau d'investissement y compris le coût du TGV 2020.

Ces prévisions sont faites dans un contexte d'aléas et incertitudes pesant sur les principales hypothèses économiques et financières retenues, contexte notamment accentué par la mission de concertation menée par le gouvernement en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire et par les Assises de la Mobilité devant aboutir à la préparation d'une loi d'orientation des mobilités courant 2018.

Compte tenu du caractère significatif de ces actifs et des dépréciations y afférentes, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses économiques et financières retenues, ainsi que de la sensibilité très élevée de la valeur recouvrable à ces dernières, l'estimation par la Direction de la valeur d'utilité des actifs de cette UGT constitue un point clé de l'audit.

### ***Réponses apportées lors de notre audit***

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie suivie aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test de valeur. Nous avons notamment :

- examiné l'identification des indices de perte ou de reprise de valeur ;
- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé avec les éléments comptables sous-jacents ;
- examiné le processus d'établissement des prévisions, et apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique établi par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 23 février 2018 ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable et apprécié le caractère raisonnable des paramètres d'évaluation retenus (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) en lien avec nos spécialistes en évaluation ;
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits en note 8.2.2 de l'annexe des comptes annuels.

Enfin nous nous sommes assurés que les notes 8.2, 8.2.1 et 8.2.2 de l'annexe donnent une information appropriée, d'une part, sur le contexte, les aléas et incertitudes entourant les hypothèses retenues, et, d'autre part, sur les analyses de sensibilité de la valeur d'utilité aux variations de ces dernières.

Comme mentionné les exercices précédents, et en note 8.2.2 de l'annexe, la réalisation de ces hypothèses restant incertaine et la sensibilité des valeurs recouvrables à ces dernières étant très élevée, nous soulignons que l'estimation de la valeur de ces actifs pourrait varier dans le temps de façon significative.

### **Évaluation des engagements envers le personnel**

Le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 224 millions d'euros au 31 décembre 2017. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.



Comme indiqué en note 7.9.4 de l'annexe aux comptes annuels, ces engagements sont principalement évalués par des évaluateurs externes selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, l'entreprise a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné en note 7.9.4.2.1 de l'annexe. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, l'entreprise n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la Direction de la valeur des engagements constitue un point clé de l'audit.

### ***Réponses apportées lors de notre audit***

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements le cas échéant ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
  - o la qualification des nouveaux régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies ;
  - o l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation et recours devant le Conseil d'État ;
- vérifier par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur durée et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- vérifier la conformité des principes et des modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous nous sommes assurés que les notes 7.9.4, 16 et 32.2 de l'annexe donnent une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements, la description du recours en cours et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

## **Vérification du rapport de gestion**

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

À l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

## **Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires**

### ***Désignation des commissaires aux comptes***

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de l'EPIC SNCF Mobilités par le Ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Économie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 pour le cabinet ERNST & YOUNG Audit.

Au 31 décembre 2017, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 10<sup>ème</sup> année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la 4<sup>ème</sup> année.

## **Responsabilités de la Direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels**

Il appartient à la Direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la Direction d'évaluer la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'entreprise ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'Audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

## **Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels**

### ***Objectif et démarche d'audit***

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre entreprise.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la Direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la Direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

### ***Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques***

Nous remettons un rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses

significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques, figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques, des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 23 février 2018

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

Laurent Daniel

Pierre Marty

Christine Vitrac

Denis Thibon





**SNCF**  
Direction de la Communication  
2 place aux Étoiles  
93210 La Plaine-Saint-Denis

**Conception & réalisation**  
M&C Saatchi Little Stories

